

HISTOIRE DES CHEMINS DE FER YOUGOSLAVES

1825 — 1937

THÈSE POUR LE DOCTORAT D'UNIVERSITÉ
PRÉSENTÉE À LA FACULTÉ DES LETTRES
DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

par
DRAGOMIR ARNAOUTOVITCH
licencié en droit
de l'Université de Belgrade

PARIS



92, RUE BONAPARTE (VI)

1937

HISTOIRE
DES CHEMINS DE FER
YOUGOSLAVES

1825—1937

HISTOIRE
DES CHEMINS DE FER
YOUGOSLAVES

1825—1937

PARIS



LIBRAIRIE ARMAND COLIN

1937

HISTOIRE DES CHEMINS DE FER YOUGOSLAVES

1825—1937

THÈSE POUR LE DOCTORAT D'UNIVERSITÉ
PRÉSENTÉE À LA FACULTÉ DES LETTRES
DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

par

DRAGOMIR ARNAOUTOVITCH

licencié en droit

de l'Université de Belgrade

PARIS



92, RUE BONAPARTE (VI)

1937

HISTOIRE DES CHEMINS DE FER YOUGOSLAVES

1871-1917

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN LITTÉRATURE
PRÉSENTÉE À LA FACULTÉ DES LETTRES
DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS



Imprimé en Yougoslavie
ENTREPRISE D'IMPRIMERIE ET D'ÉDITION
«PRIVREDNIK»

Živ. D. Blagojević — 3, Rue du Prince Michel, Belgrade

Tous droits de reproduction, de traduction et
d'adaptation réservés pour tous pays.

Copyright 1937 by autor.

À
LA
MÉMOIRE
DE MA FILLE UNIQUE
VOUKOSSAVA
CE LIVRE
AU LIEU DU MONUMENT
SUR SA TOMBE LOINTAINE ET SOLITAIRE

A MON FRÈRE ALEXANDRE, DOCTEUR
ÈS-LETTRES.

A CEUX QUI ONT COMBATTU POUR
LA LIBERTÉ DES PEUPLES ET POUR L'UNION
DES YUGOSLAVES.

AVANT-PROPOS

Entreprendre d'écrire une *Histoire des chemins de fer yougoslaves* était, peut-être, audacieux. De bonnes études consacrées aux certaines périodes de la vie ferroviaire des Yougoslaves sont très peu nombreuses. Des ouvrages d'ensemble n'existent en aucune langue. Les documents à employer sont encore, pour la plupart, enfermés dans les archives administratives. Les articles qu'on doit consulter sont extrêmement éparpillés. Les témoins les plus agés qui ont vécu cette histoire, ont disparu ou, retirés dans des coins éloignés, sont introuvables.

Cependant, il nous a paru intéressant de combler une lacune et de donner, au moins, une étude d'ensemble qui servirait de cadre à des monographies détaillées ou à des ouvrages pour ceux qui, après nous, avec moins de difficultés et certainement avec plus de succès, tenteraient le même effort.

Nous avons voulu apporter des contributions utiles à l'examen de tous les aspects de notre sujet: historique, géographique, technique, diplomatique, politique, économique, financier, industriel. Nous avons cherché à montrer sous son vrai jour certaines parties de l'histoire des chemins de fer yougoslaves, que les contemporains observaient avec trop de partialité et sous l'angle des passions partisans. Notre ambition a été de vouloir fixer définitivement l'image de quelques étapes de l'histoire des voies ferrées yougoslaves.

En tout cas, nous avons traité notre sujet consciencieusement, ce qui ne nous appartient pas de souligner, et avec coeur, ce dont nous nous excusons, surtout auprès des savants portés irrésistiblement à l'esprit critique, du reste indispensable en matière d'histoire. Mais, — et c'est une occasion de leur exprimer notre profonde gratitude pour l'enseignement qu'ils nous ont donné — les Maîtres français, les grands historiens, tels Ernest Denis et Monsieur Louis Eisenmann, ne nous ont-ils pas appris que Clio, la Muse de l'Histoire est austère, mais une Muse quand même¹). Et puis, la vie de celui qui

¹) Voir, par exemple, dans l'ouvrage *Du Vardar à la Sotcha* (Collection historique de l'Institut d'Etudes slaves, 1923), le très beau portrait que M. le professeur Eisenmann trace de Denis, dont il fut le collaborateur le plus intime et dont il est le successeur à la chaire d'histoire et de civilisation slaves à la Sorbonne. Tout y est document, mais une sensibilité humaine et une véritable émotion ont enveloppé les faits historiques au point que la lecture, loin d'être ardue, en est attachante.

a écrit cet ouvrage est liée si étroitement au mouvement ferroviaire des Serbes et des Yougoslaves de ces dernières trente années qu'une pensée attendrie et un sentiment affectueux n'ont pas pu ne pas percer dans les pages qui suivront.

En faisant, dans les archives et dans les bibliothèques, des recherches pour un ouvrage de ce genre et de ce volume, en empruntant des documents aux particuliers, dont les souvenirs nous ont été aussi d'une aide précieuse, en établissant le texte définitif de notre livre, et en le faisant imprimer et éditer, — nous avons contracté tant de dettes de reconnaissance que nous ne pouvons exprimer ici notre gratitude à tous ceux qui nous ont aidé dans notre tâche que d'une manière générale, sans les nommer. Une liste de noms serait vraiment fastidieuse.

Qu'il nous soit permis d'en détacher un seul nom, celui de l'éminent historien français, M. Henri Hauser, professeur à la Sorbonne, dont l'oeuvre nous a très souvent éclairé et inspiré et dont les conseils et l'encouragement ont été pour nous un appui moral aussi précieux qu'efficace.

Puisse l'utilité de notre livre pour la science historique et pour le progrès des peuples être telle que ceux qui nous ont rendu des services y trouvent la meilleure récompense.

D. A.

INTRODUCTION

I

Peu enviable sort que celui du peuple yougoslave!

Dans une éternelle oscillation entre, d'un côté, les invasions des hordes barbares qui, surgissant de l'Orient, tentaient de gagner l'Occident, et, d'autre part, les injustes et désastreuses convoitises des Vénitiens, des Magyars, des Autrichiens, des Allemands, cette nation qui depuis des siècles ne désirait que vivre en paix et cultiver sa terre, était forcée de combattre non seulement pour sa liberté mais aussi pour son existence.

Son désir de marcher vers le Progrès et vers la civilisation, alors qu'il ne nuisait à personne et ne demandant que ce qui lui appartient de droit, était entravé par tout un va-et-vient des envahisseurs barbares et des oppresseurs hypocrites.

Au surplus, les habitants avec lesquels la petite Serbie, Piémont des Yougoslaves, partageait la Péninsule des Balkans, parcouraient ses montagnes et ses plaines avec leurs armes, et, comme si les dieux maudissaient ces pays et les avaient condamnés à ne jamais avoir le bonheur des jours tranquilles, le carrefour de l'Orient et de l'Occident ne cessait point d'être en feu.¹⁾

Depuis le commencement du IX^e siècle, qui a vu naître son premier Etat, à travers tous les siècles, le peuple yougoslave a commencé à fonder, à bâtir, à perfectionner chez lui ce dont la civilisation a doté les autres peuples, plus heureux de ne pas habiter un coin si

¹⁾ Voir: *Le pays yougoslave*, Paris, Germer Baillère, 1874, sans nom d'auteur. — *Allemands contre Slaves*, de J. Aulneau, Paris, 1908. — Ernest Denis, *Grande Serbie*, Paris, 1915, éd. Delagrave. — Auguste Gauvain, *L'Europe au jour le jour*, Tome I, «La crise bosniaque», Paris, 1916, éd. Bossard (Voir aussi les tomes suivants, notamment les IV-e et V-e, sur la première et la deuxième guerre balkanique en 1912—1913). — Jovan Cvijić, *La Péninsule Balkanique*, Paris, 1917, éd. A. Colin. — Alexandre Béliitch, *La Macédoine*, Paris, 1919, éd. Bloud et Gay. — Ernest Denis, *Du Vardar à la Sotcha*, Collection historique de l'Institut d'Etudes slaves, Paris, 1923, éd. Bossard. — Jacques Ancel, *Peuples et Nations des Balkans*, Paris, 1926, éd. Colin. — Nikola Jorga, «Les conflits balkaniques». *Le Monde Slave*, Paris, février 1926, p. 168—186. — *Histoire diplomatique de l'Europe, 1871—1914*. Publiée sous la direction de M. Henri Hauser, professeur à l'Université de Paris. — Par M. M. J. Ancel, L. Cahen, R. Guyot, A. Lajusan, P. Renouvin et H. Salomon. Les Presses universitaires de France, 1929, Paris, T. I. pp. 122, 124, 125, 126, 128, 134, 153, 187, 188, 202, 203, 243, 258, 375, 422, 423, 451, 454; T. II, pp. 55, 56, 57, 59, 60, 64, 65, 231, 237, 251. — Emile Hauman, *La Formation de la Yougoslavie* Collection historique de l'Institut d'Etudes slaves de l'Université de Paris, Paris, 1930.

exposé aux divers intérêts des conquérants anciens et modernes qu'est celui des Balkans.

Toute l'histoire montre le peuple yougoslave soucieux de sauvegarder ce qu'il avait acquis, en hâte et toujours menacé, de l'héritage légué à l'humanité par la civilisation du passé.

Peu de liberté, mais il l'utilisera à s'adonner aux oeuvres culturelles, à des choses que le progrès humain impose et exige. Vous le verrez fonder et transférer ses centres d'art, de littérature et de vie intellectuelle là où il pouvait avoir plus de liberté pour les développer. Du XII^e au XV^e siècle, il les développe et les perfectionne dans les régions plus à l'intérieur des Balkans, car son Etat, florissant et protagoniste des belles choses de la civilisation, lui en prêtait toutes les possibilités. Au XV^e siècle, lorsque l'Etat était soumis au vandalisme turc, la vie intellectuelle yougoslave se développe là où la liberté nationale n'était pas abolie, surtout à Dobrovnik, Raguse¹⁾. Au XVIII^e siècle, comme les Serbes, en de vivants remparts, défendaient l'Empire autrichien, on leur donnait une miette de liberté au sud de la Hongrie. Ils y transférèrent leur centre intellectuel et commencèrent à y établir ce que l'envahisseur barbare avait abîmé, suspendu ou détruit. Au commencement du XIX^e siècle, les insurgés de la Choumadiya ont assuré beaucoup plus de liberté en Serbie qu'il n'en existait en Hongrie, et vers 1830—1840 les Serbes, passant la Save et le Danube, transportèrent le centre de leur vie intellectuelle en libre Serbie où ils fondèrent des écoles primaires, des lycées, des théâtres, des imprimeries, des bibliothèques, des séminaires, c'est à dire toutes les sortes d'institutions et d'établissements qui servent à conduire vers le Progrès.

Nous avons fait exprès cette digression hors de notre sujet, car nous désirons montrer le peuple yougoslave sous un jour que l'on ne connaît pas assez, comme un peuple qui aime la civilisation non moins que la liberté.

¹⁾ La langue yougoslave s'écrit dans l'alphabet cyrillique et latin. Il existe une règle générale concernant la manière d'écrire et de prononcer en langue yougoslave, qui dit: «Écrits comme tu prononces, et prononce comme tu écris», c'est à dire que toutes les lettres qu'on a prononcées, on doit les écrire, et toutes les lettres qu'on a écrites, on doit les prononcer. Transcrire les noms yougoslaves en lettres françaises est assez malaisé. Il n'est guère de villes, de lieux ou de montagnes en Yougoslavie que les Français ne connaissent sous plusieurs noms, qui sont le plus souvent des transcriptions ou altérations étrangères de noms yougoslaves.

Afin que le plus grand nombre de lecteurs français puisse lire les noms yougoslaves tels qu'on les emploie en langue yougoslave, nous avons adopté leur transcription phonétique. Nous confessons ici notre péché comme la transmutation scientifique. Puisse notre désir de rendre notre ouvrage accessible au public moins savant nous valoir l'indulgence des éminents slavistes. Que que soit nous avons conservé les noms tels qu'ils sont écrits dans certains ouvrages, et nous avons mis entre parenthèses les noms français ou d'une autre langue, selon les circonstances. Pour être mieux renseigné au sujet des différentes transcriptions des noms yougoslaves dans les ouvrages scientifiques, il faut lire: «Sur la transcription des mots slaves» Supplément au Monde slave Paris, 1927. — «Note sur la transcription des noms étrangers» Histoire Diplomatique de l'Europe, 1681—1914, T. I, pp. 17—18. — «Avertissement», La Formation de la Yougoslavie, p. XI.

On peut s'imaginer que ce peuple avait le même ardent désir de voir son pays sillonné par un réseau de chemins de fer, de le voir largement pourvu de ce moyen si précieux, si utile au développement intérieur du pays et si indispensable pour répandre journellement dans les parties les plus retirées de la population tout ce que les grandes nations envoient comme produits et bienfaits de leur expérience et de leur civilisation.

Et l'on verra, par ce qui suit, que ce sont surtout leurs oppresseurs qui empêchaient les Yougoslaves (spécialement les Serbes) de construire et développer »leur bon réseau« de chemins de fer »avec un bon matériel« et »des tarifs rationnels«.¹⁾

2

Pour donner un aperçu général de notre objet, nous croyons utile d'indiquer aussi la position géographique de la Yougoslavie et de rappeler les anciennes et nouvelles routes qui traversaient les pays yougoslaves.

La Yougoslavie occupe, au Nord-Ouest de la Péninsule balkanique, la côte Est de la Mer Adriatique, les bassins du Drime, de la Tchernia et de la Strouma, les vallées du Timok, du Moyen Danube, de la Drava et de la Moura, les Alpes Juliennes et le Carst. Elle s'étend entre les méridiens Est de Paris 11° 31' et 20° 47' et entre les parallèles Nord 40° 52' et 46° 55'. Elle couvre une superficie d'environ 250.000 km.² Sa population est de 13.934.000 habitants.²⁾

Actuellement divisée en neuf *banovinas* (grands départements), qui sont délimitées d'après les principes géographiques et économiques, la Yougoslavie englobe deux anciens États indépendants et plusieurs provinces soumises jadis au joug étranger:

1) La Serbie du nord et la Serbie du sud dans les frontières fixées par la paix de Bucarest de 1913; 2) Le Monténégro dans ses frontières de 1912; 3) La Bosnie et l'Herzégovine; 4) La Dalmatie (sauf la ville de Zadar, l'île de Lagosta et l'îlot Pelagosa); 5) La Croatie avec Medjournourié, l'île de Krk et la commune de Kastav; 6) La Slovénie; 7) La Slavonie; 8) Le Banat, la Batchka, la Baranya, le Srème (Syrmie).

Si on parcourait sur la carte les marches des frontières de la Yougoslavie, on constaterait les faits suivants:

Du canal de la Rétchina (Fiumara), de la frontière italienne, à la Boyana (frontière albanaise), la côte adriatique yougoslave représente une longueur de 1580 kilomètres.

De l'embouchure de la Boïana, la frontière passe par le lac de Skadar (Scutari) et par Borovitza, joint le lac d'Ohride. Cette frontière, longeant l'Albanie, représente une longueur de 460 kilomètres.

¹⁾ D'après l'opinion judiciaire de M. Henri Hauser. Voir son oeuvre: *Propos d'un ignorant sur l'économie nationale*, Paris, 1923, Editeur F. Nathan.

²⁾ *Statistique Générale d'Etat du Royaume de Yougoslavie*, Belgrade, Imprimerie Nationale, 1935. Recensement de la population du 31 mars 1931.

Les frontières entre la Grèce et la Yougoslavie ont été arrêtées par un accord et une entente amicale du 16 août 1913. La frontière représente une longueur de 250 kilomètres.

La frontière yougoslave-bulgare part de Stroumitza, sur le massif de la Goléma Roudina, passe par Djouïjéchévo et Trne, et ensuite par la zone qui longe, sur l'ancien territoire bulgare, le Timok, la rivière intérieure de la Yougoslavie. La frontière représente une longueur de 470 kilomètres.

Du côté roumain, la frontière traverse le Banat, à l'Est de la Tissa, dans une direction générale nord-ouest, derrière Vrchatz et Béla Tzrkva (villes qui appartiennent à la Yougoslavie), elle atteint le Danube à l'Est de Bazyache et suit le fleuve jusqu'au confluent du Timok, d'une longueur de 550 kilomètres environ.

Les frontières entre la Yougoslavie et la Hongrie, d'une longueur de 600 kilomètres en lignes brisées, suivent la rive gauche de la Basse-Moura, le cours supérieur de la Prékomourska, Krka, la Basse Lendava, la Drava, dont elles s'écartent au nord de Bereg; elles courent à l'Est, passent au nord de Soubotitz et au sud de Séguédine.

La frontière entre la Yougoslavie et la République autrichienne, longue de 257 kilomètres, coïncide avec la crête des Karawanken qui constitue la limite de la Carniole et de la Carinthie, avec des rectifications au nord de Yézersko, franchit la Drava au sud de Laboud et rejoint les confins de la Carinthie et de la Styrie; elle suit la ligne de partage des eaux entre Soulme et la Drava et puis la Moura à l'Est de Radgona.

La frontière entre la Yougoslavie et l'Italie représentant une longueur de 225 kilomètres, suit une ligne à travers les Alpes Juliennes du Mont Petch à la limite de l'Italie, de l'Autriche et de la Yougoslavie par Yalovitch à la haute cime du Triglave, ligne de partage des eaux entre le bassin de la Sotcha (Isonzo) et celui de la Save, au Pertzen, du Pertzen au Blégoch, de là au Mont Bevk où atteint le territoire de Riéka (Fiume).

Ces pays yougoslaves ont été ouverts aux différents envahisseurs, par le Danube et par les Karpathes. La large brèche qui les sépare de la Mer Noire a laissé passer les Goths, les Huns, les Avars, les Magyars, les Tatares. La première entrée des Turcs eut lieu par les vallées de la Maritza, du Vardar et de la Save. La conquête romaine, commencée par la côte dalmate, ne fut achevée qu'après la soumission des pays pannoniens de la Save et du Moyen Danube, ainsi que tout le bassin oriental et méridional du Bas Danube.

Mais en plus de ces passages, aménagés par les ingénieurs d'autrefois, il y eut pendant le Moyen-Age beaucoup de routes fréquentées par les caravanes qui traversèrent les montagnes intérieures des pays. Partant de Split, les uns conduisaient à travers les monts de Bosnie. D'autres, plus importantes, rayonnaient de la république de Doubrovnik (Raguse) dans la Dalmatie méridionale et mettaient cette cité en relations continues non seulement avec les riches districts argentifères du centre de la Péninsule Balkanique, mais encore avec les marchés plus éloignés vers Constantinople et au delà vers l'Orient.

La première de ces routes remonte à une époque où le Nord de l'Illyrie n'était pas encore praticable. C'est la *Via Egnatia*, route principale d'Italie par *Brindisium* (Brindisi), allant de *Dyrrhachium* (Dratch-Durazzo) vers la Grèce. Elle avait un autre terminus sur l'Adriatique à Apollonia et au port d'Avlon (Valona) et passait par *Lychmidus* (Ohride) et Héraclée près de Bitoly (Monastir) pour atteindre Salonique, avec une bifurcation vers Athènes. Cette route fut prolongée jusqu'à Cypsela sur l'Hebros (Maritza) à peu de distance de Byzance, et plus tard, lorsque l'Empire d'Orient eut perdu les lignes du Danube, elle reprit de l'importance comme voie principale des communications avec l'Italie du Sud.

Mais avec l'extension de la puissance romaine tout le centre de gravité du système routier fut déplacé. Les conditions changèrent de telle façon que Milan, bien plus tôt que Rome, devint la vraie capitale de l'Italie.

Au troisième siècle de notre ère, le centre de la puissance militaire de l'Empire se trouvait sur le Danube et la Save. L'importance historique de la région qui nous occupe à présent est mise en évidence par le fait que, depuis Trajan Dacius, la puissance du monde romain passa aux mains d'une série d'Empereurs qui surgirent de cette terre illyrienne et appartenaient eux-mêmes à la race indigène romanisée. Dans la vallée de la Save, on vit se développer deux grandes villes, *Siscia* (Sissak) et *Sirmium* (Mitrovitza). Constantin, comme ses grands prédécesseurs Dioclétien et Aurélien, lui-même d'origine illyrienne, songeait à faire de sa ville natale de Naissus (Niche) ou de *Serdica* (Sofia) une Rome orientale, avant d'avoir arrêté son choix sur Byzance.

Avec le déplacement du centre de l'empire vers le nord, la grande route entre l'Orient et l'Occident se déplaça par les cols des Alpes, passa à Milan et, de là, se dirigea vers le grand marché romain qui précéda Venise au sommet de l'Adriatique, c'est à dire Aquilée. A partir d'Aquilée, une grande route romaine, le long d'une voie commerciale bien plus ancienne encore, franchit les Alpes Juliennes par une passe peu élevée où coule la rivière *Vipava* (Wippach-Vipacco), l'ancien *Frigidus*, et par *Longaticum* (Logatetz) atteint *Emona* (Lyoublyana). Ensuite, par la vallée de la Save et de ses affluents, la route arrive vers *Siscia* (Sissak), résidence impériale.

Un autre grand centre que l'on trouvait ensuite était la cité impériale, plus importante encore, de *Sirmium* (Mitrovitza). La Save était franchie à son confluent avec le Danube entre *Taurunum* (Zemoun) et *Singidunum* (Belgrade).

De Belgrade, la route suivait la rive droite du Danube jusqu'à *Viminacium* (Kostolatz), point d'embarquement pour la Dacie de Trajan, et où se trouvait un port pour la flotte du Danube. Ensuite, par la vallée du *Margus* (Morava), la grande route passait par *Naissus* (Niche), d'où, comme aujourd'hui, une branche se séparait vers *Thessalonique* (Salonique) par *Scupi* (Skoplyé), et l'autre, la ligne principale, dépassait *Remesiane* (Béla Palanka) et se dirigeait vers *Serdica* (Sofia). Enfin, la route franchissait le passage d'*Haemus* (Balkans), touchant

Philippopoli et Andrinople, et se dirigeait à travers la Thrace vers Byzance (Constantinople).

Les Romains ont fait encore quelques routes; entre autres, une qui partait de Lissus (Lyèche-Alessia), par les gorges difficiles du Drime, vers Ulpiana (Prichtina) et Naissus à travers les hauteurs du centre de la Péninsule, et qui suit aujourd'hui la ligne des chemins de fer.¹⁾

Si on observe le progrès général et en particulier l'invention des chemins de fer, on verra clairement que ces moyens de la civilisation d'aujourd'hui ont, au point de vue du tracé, beaucoup profité des résultats atteints par l'expérience des ingénieurs romains qui ont travaillé dans un vaste champ libre. On peut s'en apercevoir surtout en étudiant les grandes lignes de communication entre l'Orient et l'Occident.

D'autre part, un fait saillant est à constater: que ce soit des débouchés maritimes, que ce soit d'un autre point d'Europe que nous abordions les problèmes qui s'ouvrent devant nous, nous parviendrons à constater que toutes les anciennes routes allaient vers Belgrade, le centre de la Yougoslavie d'aujourd'hui. Belgrade se trouve au confluent de la Save et du Danube, qui était et reste encore aujourd'hui unique en Europe et qui domine l'accès au croisement des deux principales routes des Balkans: celle de Constantinople par la Bulgarie et la Thrace, et celle de Salonique par les vallées de la Morava et du Vardar. Belgrade constitue également le point de rencontre d'une série de chemins du nord, du centre et de l'ouest de l'Europe. C'est pourquoi cette ville était toujours le noeud principal du trafic entre l'Est et l'Ouest, ainsi qu'entre le Nord et le Sud de l'Europe²⁾.

La Yougoslavie était et reste encore assez mal dotée en routes, surtout au point de vue de leur qualité.

La Serbie, dans les guerres incessantes contre les Turcs, n'a pas eu le temps de consolider sa vie économique et commerciale et de s'occuper de la réparation de ses routes anciennes et de la construction de routes nouvelles. Les Yougoslaves qui se trouvaient sous la domination austro-hongroise étaient obligés de se contenter des routes que les oppresseurs leur imposaient, sans se préoccuper de la nécessité et des intérêts nationaux. Quelquefois, les anciennes routes romaines étaient abîmées ou complètement détruites, de sorte qu'on était obligé de voyager souvent à pied ou à cheval³⁾.

¹⁾ Voir: Sir Arthur Evans, *Les Slaves de l'Adriatique et la route continentale de Constantinople*. London 1916.

²⁾ Les ennemis de la Yougoslavie ont toujours eu tendance à s'emparer de cette ville, qui est en somme la clé des routes vers l'Orient, ou, au moins, de détourner d'elle le trafic dans une autre direction. La preuve la plus frappante nous est offerte par l'idée qui obséda jadis les gouvernements autrichiens de construire une grande voie traversant la Bosnie et le Sandjak de Novi Pazar par Mitrovitza (Etude Spéciale du consul autrichien M. Hahn en 1865). Mais, comme nous le verrons plus tard, ce projet a été reconnu irréalisable, et Belgrade est restée seule à commander en Europe les routes terrestres de Salonique, du Pirée et de Constantinople.

³⁾ C'est la Dalmatie qui a eu les meilleures routes. Toutes ces routes ont été construites pendant la domination des Français, qui dura de 1805 jusqu'à 1815.

En Serbie les routes partaient de quatre centres principaux: de Chabatz, de Belgrade, de Pojarévatz et de Négotine. De Chabatz, la route passait par Valyévo et Oujitzé et conduisait à Nova Varoche et Priyépolyé. De Belgrade, une route, passant par Arandjélovatz, Tchat-chak et Kralyévo, aboutissait à Mitrovitz; de là une mauvaise route conduisait à Petch et à Prizren. De Pojarévatz, une route, dans la direction du Nord au Sud, conduisait directement à Niche par Paratchine, puis vers Koumanovo, Skoplyé et Vélès. Cette route bifurquait ensuite, d'une part, vers l'Est, bordant la vallée du Vardar, vers Salonique, et, d'autre part, vers l'Ouest, sur Prilèpe et Bitoly (Monastir). De Négotine, une route se dirigeait vers Kladovo sur le Danube et l'autre, au Sud, sur Zaïétchar—Knajévatz—Niche—Pirote.

Dans les provinces yougoslaves soumises jadis à l'Autriche-Hongrie et au Monténégro, les principales routes étaient les suivantes:

La route de Karlovatz à Riéka (Fiume), appelée «Lujzinska», dont le plan a été exécuté par le capitaine Charpentier, en 1810; la route »Rudolfinska«, de Ogouline à Novi; la route »Josefinska«, de Karlovatz vers Sègne, par Vranik; la route »Ostariyska«, de Karlovatz à Gospitch; la route de Sveti Roko à Obrovatz, par Mali-Alan; la route »Dalmatinska«, de Ototchatz à Gospitch, qui croise la route »Kordun-ska«, reliant Zavalyé à Knine, sur les pentes sud du Massif de la Dinara. Au sortir des pentes de la Dinara, une route relie Prolog à Sègne, par Livno, une autre Imotski au »Douvansko Polyé« et une troisième Makarska à Vrgoratz et Lyoubouchki, par Biokovo.

La vallée de la Nérétva est bordée par une route jusqu' à Yablantz, point où elle bifurque: un tronçon va au nord-ouest vers Bougoïno par la Rama et ensuite par Yaitzé, vers Banya Louka, tandis que l'autre se dirige vers l'Est, en passant par le »Ivansko sedlo«, pour aboutir à la plaine de Saraïevo.

On sait que par la chute de la République Vénitienne en 1797 et la paix de Campo-Formio, toute la Dalmatie avec les Îles du Quarnero et les Bouches de Kotor (Cattaro), comme ancienne possession vénitienne, passaient dans les mains de l'Autriche, tandis que Doubrovnik continua à rester quelque temps encore en république libre. Mais quelques années après, l'Autriche perdit la Dalmatie par la paix de Presbourg et la céda à Napoléon, qui réunit Doubrovnik à la Dalmatie et aux Bouches de Kotor. C'est ainsi que pour la première fois, le nom de la Dalmatie signifia tout le territoire que désigne ce pays actuellement. En 1809, Napoléon acquit par la paix de Schönbrunn toute la Croatie de la rive droite de la Save à l'embouchure de l'Ouna, la Carniole, la Carinthie occidentale, l'Istrie avec Trieste et toutes les Îles du Quarnero. Napoléon demanda ces pays pour avoir une communication directe par terre avec la Dalmatie, et, la même année, réunissant toutes ces provinces yougoslaves, il créa l'Illyrie (les »provinces illyriennes«), à la tête de laquelle il plaça le général Marmont, duc de Raguse, un administrateur généreux et bienveillant. Dans son ouvrage *Le Littoral Yougoslave de l'Adriatique — La Yougoslavie économique* (Zagreb 1919), Philippe Loukas cite un témoignage classique de l'esprit de l'administration française en Dalmatie, donné par l'empereur d'Autriche François Ier lui-même, lors de sa visite en ce pays après le départ des Français. A toutes ses questions: »Qui a construit ce pont? cette route? cette école?«, il recevait invariablement cette réponse: »Les Français«. C'est alors qu'il dit: »Ahl quel dommage qu'ils ne soient pas restés ici quelques années encore, tout serait construit!«. Voir aussi: Melita Pivec-Stele, *La vie économique des Provinces illyriennes*, Paris, 1930, Collection historique de l'Institut d'Etudes slaves.

Citons encore les routes: Slano au Popovo-Polyé; Duobrovnik à Trebinyé; Konavli à Trebinyé. Une belle route en lacets relie Kotor à Tzettigné par Troyitza et Nyégouche (stratégique). Troyitza est un noeud important d'où partent de très belles routes vers Tivat et Boudva- Spitch, par Polyé. Citons aussi la route »Marmont«, construite par ce gouverneur de la Dalmatie en 1811.

Une belle route relie Lyèche à Podgoritza, par Skadar, et de là se dirige vers l'Est, à Andriyévitza, puis vers le nord, à Kolachine, où elle se raccorde au tronçon Vichégrade-Plevlyé.

A Dratch (Durazzo), les Turcs avaient commencé la reconstruction de l'historique »Via Egnatia«, qui bordait la vallée du Skoumba, jusqu'à Ohride (ville), et, de là, par Vodéna, aboutissait à Constantinople. Les restes de cette route bordent la frontière méridionale de la Yougoslavie.

Dans les Alpes, nous citerons les routes suivantes: de Lyoublyana à Tzabar et Delnitzé, par Tzrknitzé; de Lyoublyana à Idria et Tolmin; de Trjitch à Borovolyé par Lyoubely; de Krany et Kokra à Zélyezna-Kapla, par Yézersko; de Kamnik à Moziryé; de Lyoublyana, par la route »Dolenska«, vers Novo-Mesto et Metlika.

En Bosnie, citons la route de Doboï à Lachva, bordant la vallée de la Bosna; de Bougoïno à Lachva, par Travnik; l'importante route de Saraïévo se dirigeant vers l'Est, par Vichégrade, avec bifurcation vers le sud sur Fotcha et sur Mostar par Névéssinyé.

Sur la frontière du Monténégro se trouve la route de Trébinyé à Gatzko, par Bilecha, avec embranchement sur Potchitel sur Nérétva, par Stolatz.

Ajoutons que depuis l'union politique de tous les Yougoslaves, depuis 1918, on reconstruit les anciennes routes et on en traça de nouvelles d'une importance capitale. Ce sont surtout les routes suivantes: Skoplyé—Tétovo—Gostivar; Koumanovo—Kratovo—Kriva Palanka; Ourochévatz—Liplyan—Prichtina; Ourochévatz—Prizren—Djakovitza—Petch; Mitrovitza—Petch; Mitrovitza—Novi Pazar; Petch—Andriyévitza; Vélès—Chtip—Kotchané; Gradsko—Prilèpe—Bitoly—Ochride; Ochride—Strouga.

Voilà, tracé le plus sommairement possible, le cadre historique et économique dans lequel s'est créé, en cent ans à peu près, un réseau de chemins de fer, dont la croissance n'est pas arrêtée.

3

Pour la compréhension totale de notre sujet, il nous faut dire dès maintenant un mot sur la constellation internationale dans laquelle entraîna le problème des chemins de fer yougoslaves.

L'Empire ottoman ne s'en est pas préoccupé outre mesure, jusqu'à la deuxième moitié du XIX^e siècle. Les Turcs agissaient par indolence et par une résistance plutôt passive.¹⁾

¹⁾ Dans son *Voyage en Orient*, Lamartine nous a laissé une description intéressante des moyens de transport primitifs dans les pays »rasciens« dans les années 30 du siècle dernier.

C'est l'imbroglio que créaient la ruse et l'égoïsme des Empires Centraux qui a été souvent néfaste au développement ferroviaire des pays Yougoslaves. Depuis 1850, la politique générale de l'Allemagne avait imposé aux pays de la Péninsule balkanique ses voies de communication. L'isolement de chacun des Etats balkaniques, le manque de liens avec l'Europe centrale, la possibilité d'un trafic direct avec les pays voisins seulement ne permettaient pas le développement indépendant des pays des Balkans délivrés du joug turc au Congrès de Berlin en 1878. L'Autriche-Hongrie, — qui ne pratiquait que la politique allemande, ou qui n'était qu'un simple agent de l'expansion allemande vers l'Orient, du fameux »Drang nach Osten«¹⁾, — intervenait dans toutes les questions et les affaires intérieures des Etats balkaniques.

Le *divide et impera*, très cher aux Habsbourg et à leurs gouvernements successifs, ne s'est fait sentir davantage que dans le service des communications. Pour l'Allemagne et par conséquent pour l'Autriche-Hongrie, les voies de communication n'avaient pas seulement une importance commerciale, elles représentaient surtout une très grande force politique. Aussi l'Autriche-Hongrie construisait — elle des voies de communication pour favoriser en premier lieu les Autrichiens et les Hongrois et, d'autre part, de manière à séparer le plus possible les Yougoslaves les uns des autres. La Croatie n'était pas reliée directement par voie ferrée à la Dalmatie où habite le même peuple, avec lequel elle est territorialement unie: c'est la politique *divide*. La Dalmatie centrale, la partie principale de la Dalmatie en étendue, n'est pas réunie par une voie ferrée à la Bosnie, son arrière-pays naturel: c'est là encore la politique *divide*. Mais, de l'autre côté, l'Autriche-Hongrie a construit les chemins de fer de Vienne et de Budapest jusqu'à la Mer Adriatique, ainsi qu'un réseau spécial en Bosnie, dans l'intérêt de l'expansion austro-hongroise: c'est la politique *impera*.

Un fait curieux jette une lumière éblouissante sur le système appliqué par la Monarchie habsbourgeoise: le trajet en chemin de fer de Zagreb à Split durait trente neuf heures (actuellement: dix heures) et de Vienne ou de Munich à Trieste treize heures!²⁾

¹⁾ Voir: (Alldeutscher Verband) *Gross-deutschland und Mitteleuropa um das Jahr 1950*. Edité par Thormann und Goetch, Berlin, 1895. — Otto Richard Tannenbergh. *Gross-Deutschland. Die Arbeit des 20 Jahrhunderts*, Leipzig, Gohlis, 1911. — André Chéradame, *Le Plan Pangermaniste démasqué*, Librairie Plon, Paris, 1916.

²⁾ Sir Arthur Evans, *Les Slaves de l'Adriatique et la route continentale de Constantinople*, London, 1916. Lire la page 26: »Diversion artificielle du trafic, pour le profit des intérêts allemands et magyars. Nul contraste plus éclatant que celui qui règne entre l'état florissant de la vallée de la Save, aux mains des Romains, et l'état où nous le trouvons aujourd'hui. Des villes provinciales relativement peu importantes comme Lyoublyana (Laibach), Zagreb (Agram), Mitrovitza ou Belgrade même, ont remplacé les villes impériales. Ce qui était le courant principal du trafic entre l'Est et l'Ouest est devenu une simple voie accessoire. La ligne directe des communications territoriales entre l'Italie du nord, la France et les Iles britanniques et le Levant, a été détournée pour le bénéfice des Allemands et des Magyars. Aujourd'hui l'Orient-Express qui vient de Paris fait un détour par Vienne et Budapest«.

Si utiles qu'ils fussent aux Yougoslaves pour satisfaire aux exigences locales, ces chemins de fer servaient en somme à leur isolement et à leur affaiblissement national. L'Autriche-Hongrie les construisait pour qu'ils apportassent la langue, l'esprit et la force des Austro-Hongrois sur le territoire des Yougoslaves. Les voies ont servi la propagande germanique et magyare de la meilleure manière; partout où les chemins de fer passaient, des écoles hongroises et allemandes s'ouvraient dans le but de coloniser et de dénationaliser les Yougoslaves.

C'est seulement pendant la guerre mondiale de 1914—1918 que le monde entier a connu à fond les principes, pourtant précis et clairs, du programme économique de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie dans l'Europe Centrale et balkanique. Cependant, ce programme existait depuis longtemps auparavant, à la fois cause et effet de l'alliance politique de l'Autriche-Hongrie et de l'Allemagne, cette dernière s'efforçant de lier à elle économiquement et d'une façon durable son «brillant second».

L'Allemagne poursuivait là même politique à l'égard de la Turquie. Depuis longtemps, bien avant 1914, elle s'était fixée le but à atteindre: Hambourg-Bagdad. C'est à ce but que se rattachait celui plus spécialement autrichien, qui tendait à la réalisation préalable Vienne-Salonique. L'Allemagne a voulu s'assurer ainsi la domination politique et économique sur le plus grand nombre d'Etats, politiquement et économiquement faibles, prélude de sa future suprématie politique et économique dans le monde.¹⁾

A ce plan général, qui déterminait sa politique des chemins de fer et des voies navigables, l'Autriche adaptait aussi sa politique de transport. Avec l'Allemagne, elle cherchait à établir les meilleures communications possibles entre les centres qui approuvaient le fameux »Drang nach Osten«. De ce fait les communications entre Berlin-Vienne-Budapest ont été établies d'abord entre ces capitales et ensuite avec les lignes internationales les plus importantes de l'Ouest, du Sud à l'Est.

Les disputes suscitées entre Vienne et Budapest pour la domination de certaines lignes de chemins de fer et de leurs territoires ne changeaient en rien les principes généraux de l'entente (par exemple la question des chemins de fer et les territoires de la Bosnie, de la Croatie, de la Dalmatie).

En outre, bien qu'il existât encore des discussions entre l'Allemagne, d'une part, et l'Autriche-Hongrie, d'autre part, au sujet des marchés des Balkans et de la Russie, — grâce à la puissance allemande, le programme déjà établi a toujours prévalu.

La principale ligne de chemins de fer qui reliait l'Europe centrale et occidentale avec les Balkans passait par Belgrade et Sofia, pour aboutir à Constantinople. L'embranchement de cette ligne de Niche à Salonique n'avait qu'une importance secondaire. La première ligne, tronc de la ligne de Paris (ou Londres) à Vienne-Constantinople,

¹⁾ Voir: André Chéradame, *Le plan pangermaniste démasqué*, Paris, 1916.

jouait le rôle international plutôt utile au commerce de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie qu'au trafic des pays balkaniques. A cette ligne se rattachait la Roumanie, par une ramification qui, partant de Budapest, aboutissait à Bucarest et à Constantza (sur la Mer Noire). La Grèce n'était pas reliée à la ligne Paris-Constantinople, ni avec celle de Belgrade-Salonique. Elle ne le fut qu'en 1916, lorsqu'au cours de la guerre mondiale, fut terminée la ligne qui relie Salonique, devenue ville grecque, à Larissa-Athènes.

La Serbie fut liée avec la Bulgarie à Pirote par une seule ligne, mais elle resta tout à fait isolée de la Bosnie-Herzégovine, du Monténégro, de la Grèce et de la Roumanie. La Bulgarie avait deux lignes de chemins de fer qui la rattachaient à la Roumanie: Sofia-Rouchtchouk-Bucarest et Bucarest-Rouchtchouk-Varna. Le développement intérieur des pays balkaniques indépendants (Serbie, Bulgarie, Roumanie et Grèce) a augmenté les réseaux de lignes locales, ne pouvant jamais réussir à réaliser les ramifications qui devaient augmenter les liens entre les pays, ou aboutir aux côtes, notamment celle de la Mer Adriatique. La Bulgarie avait une ligne allant vers Bourgas sur la Mer Noire, mais aucune ligne sur la Mer Egée. L'Autriche-Hongrie veillait toujours: elle connaissait tous les projets qui ont été faits en vue de n'importe quelle transversale balkanique.

La Double Monarchie surveillait aussi les travaux du port de Salonique, lequel jusqu'en 1907 n'était pas relié à la gare des chemins de fer. C'est elle qui empêchait constamment le raccordement des lignes de chemins de fer avec le port pour assurer la prépondérance de Fiume (Riyéka).

La côte adriatique fut privée de ports et de lignes de chemins de fer et ne communiquait avec aucun des pays balkaniques. L'importation et l'exportation de tous ces pays, y compris la Roumanie, mais excepté la Grèce, se faisaient par les chemins de fer austro-hongrois, par le port de Fiume, et une partie seulement par les ports de la Mer Noire, Constantza, Varna et Bourgas.

Cet état de choses produisait des anomalies dans le trafic des Balkans. Les produits coloniaux qui pouvaient entrer directement dans les pays balkaniques par les ports naturels de la Mer Egée, de l'Adriatique ou de la Mer Noire, arrivaient par Fiume ou Hambourg, faisant un détour de plusieurs milliers de kilomètres. L'exportation, constituée surtout de matières premières et de marchandises volumineuses, suivait aussi des trajets longs et illogiques, plutôt terrestres que maritimes, favorables à la nature des dits articles.

En dehors de cette domination des moyens de transports que les Empires centraux exploitaient, ils tenaient entre leurs mains, de plus, tout le crédit commercial, et il était compréhensible que tous les marchés balkaniques eussent été exclusivement réservés aux produits industriels de ces deux empires et que les marchés où gravitait tout le commerce balkanique eussent été concentrés dans les villes de l'Europe centrale.

Cette politique des transports ne répondait pas aux désirs et aux besoins de plusieurs pays balkaniques; elle était préjudiciable aux

intérêts des populations slaves de l'Autriche-Hongrie et plus particulièrement à la Serbie.

La Serbie a toujours cherché à s'affranchir de ce joug éconómico-politique; elle a résisté avec prudence mais courageusement à la pression de sa voisine. C'est là une des causes principales pour lesquelles l'Allemagne et surtout l'Autriche-Hongrie firent aux Serbes une guerre politique et économique impitoyable.

L'ingérence de l'empire austro-hongrois dans toutes les affaires de la Serbie remplit son histoire, de l'insurrection de Karageorges jusqu'à l'époque contemporaine. Par des traités de commerce, par des conventions de navigation, par des accords secrets d'ordre militaire, l'Autriche-Hongrie entravait à l'intérieur du pays ou dans les pays amis chaque mouvement relatif à l'indépendance économique et politique des Yougoslaves. L'Autriche-Hongrie protestait contre les emprunts que la Serbie voulait contracter en vue de la construction de chemins de fer, contre sa compagnie de navigation fluviale, contre la ligne transbalkanique, contre la demande d'un débouché sur la Mer Adriatique, contre le projet de la Serbie de conclure des ententes économiques avec les autres Etats balkaniques.

L'acharnement des Germano-autrichiens contre la Serbie s'adoucit un peu dans la période de 1882 jusqu'en 1906, car, malgré des relations économiques fondées sur des traités de commerce, la Serbie faisait partie d'une union douanière avec la Double Monarchie. Le développement de la Serbie prenait alors une tournure très défavorable. Elle produisait peu et les déficits grevaient chaque année le budget de l'Etat. L'exportation ne se développait pas à la mesure possible du pays, de sorte qu'à la fin du XIX siècle le commerce extérieur n'atteignait pas même 150 millions de francs. Les essais pour créer une industrie nationale échouaient; on ne pouvait songer à aucune transformation productive, et tout se bornait à des travaux d'élevage du bétail et à une agriculture extensive. Les marchés serbes étaient accaparés par l'industrie autrichienne et allemande et les produits serbes ne s'écoulaient que sur les marchés de Vienne et de Budapest, le trafic frontalier jouant le plus grand rôle.

Après avoir dépassé cette période, la Serbie entreprit franchement son émancipation économique. Le règne du Roi Pierre Ier fut marqué par une consolidation intérieure du pays. Les hommes d'Etat serbes s'engageaient de plus en plus dans la politique européenne. La première et la deuxième guerre balkanique (1912—1913) était pour le petit royaume une étape importante dans son affranchissement et dans l'accroissement de son prestige. La question des chemins de fer se plaça au premier plan. Le port de Salonique fut mis par la Grèce à la disposition des coalisés. La Serbie, au fond, détenait la ligne Belgrade-Salonique. Le dessein des Centraux allait être déjoué; la route de Bagdad était barrée par la Serbie agrandie. Il fallait alors écraser celle-ci. L'Autriche-Hongrie, d'accord avec l'Allemagne, se saisit de l'attentat contre l'archiduc François Joseph comme prétexte de guerre. Dans la plus terrible conflagration, la justice et le droit ont vaincu. La petite Serbie est devenue la Yougo-

slavie. Les chemins de fer serbes sont devenus les chemins de fer de l'Etat yougoslave.

Un réseau multiple, quoique portant traces d'un passé désordonné, en plein développement, réclame la consolidation de ses lignes principales, la réparation de ses tronçons existants et, surtout, la construction de ramifications et de lignes de raccordement. Bien que les relations internationales laissent à désirer, délivrée des anciens cauchemars, la Yougoslavie peut disposer de son réseau selon les besoins vitaux de son peuple, tout en le faisant participer, d'une façon désintéressée, au mouvement des communications mondiales.

PREMIERE PARTIE

DES ORIGINES À LA REPRISE DES
CHEMINS DE FER PAR L'ETAT SERBE.

(1825 — 1889)

CHAPITRE I

CREATION DES CHEMINS DE FER SUR LE TERRITOIRE DES PAYS YOUGOSLAVES SOUMIS A L'AUTRICHE-HONGRIE JUSQU'A 1918

I. LES CHEMINS DE FER EN CROATIE-SLAVONIE-DALMATIE, EN VOÏVODINE ET EN SLOVÉNIE JUSQU'À 1914

Notre étude porte sur la formation et sur l'état actuel du réseau des chemins de fer en Yougoslavie. Une partie importante de notre travail est cependant consacrée à l'histoire des chemins de fer serbes; c'est parce que celle-ci est plus compliquée et qu'elle est moins connue. Inversement, l'historique des chemins de fer yougoslaves construits sur le territoire de l'ancienne Autriche-Hongrie n'est traité qu'en raccourci, car, autrement, on aurait à faire l'histoire du réseau austro-hongrois tout entier.

Toujours est-il que la plus ancienne voie de chemin de fer appartenant à la Yougoslavie actuelle fut posée sur le territoire des pays yougoslaves sous l'empire habsbourgeois.

Dès la période de 1825—1827 le gouvernement autrichien et la diète hongroise se préoccupèrent de la question des chemins de fer et, pour préparer un plan des futures voies ferrées, ils instituèrent une commission spéciale.

Le plan de cette commission prévoyait la construction de treize lignes de chemins de fer. Parmi celles-ci, les plus importantes étaient les lignes Budapest—Ossiek, Budapest—Sissak—Zémoun et Budapest Sissak—Mer Adriatique.

Leur construction était confiée à une société privée, qui commençait immédiatement les travaux préliminaires. Mais cette société, faute de pouvoir apporter le capital nécessaire à l'exécution des travaux, convoqua l'Assemblée générale de ses actionnaires, qui, le 20 mars 1828, décidèrent la liquidation. Tous les matériaux furent vendus pour payer les dettes, et la question des chemins de fer resta en suspens pendant huit ans.

En 1836, elle venait de nouveau à l'ordre du jour, mais la décision définitive concernant la construction ne fut prise qu'en 1844. D'après cette décision, il fallait commencer par la construction de la ligne Budapest—Voukovar—Sissak—Fiume. Cette fois aussi l'entreprise fut confiée aux capitaux privés. Il a été formé une société sous le nom: les Sociétés réunies de chemins de fer de Voukovar—Fiume,

et sous la présidence du comte Kazimir de Batthyany. La Société avait déjà pour l'exécution des travaux un capital assuré de 22 millions de florins.

A cette époque (1844—1845) se trouvait à Vienne le fameux spécialiste allemand pour la construction des chemins de fer, nommé Friedrich List, qui commençait également à s'intéresser à la construction de la ligne en question. Il prépara immédiatement un contre-projet des futurs chemins de fer sur le territoire hongrois qui devaient être construits avec des capitaux allemands, exploités pendant un certain temps par des sociétés allemandes et, ensuite, remis à l'Etat. Dans son plan, List avait prévu et proposé la liaison de la voie principale des communications, le Danube avec toutes les régions du pays.

Dans son projet, en proposant les tracés des futurs chemins de fer, List faisait allusion aux établissements de certaines lignes de chemins de fer à traction par chevaux.

Pendant ce temps, le gouvernement autrichien avait donné les ordres nécessaires pour continuer les travaux de la ligne de chemin de fer allant de Gratz vers le Sud. Il existait deux projets différents pour la construction de cette ligne.

Le premier projet prévoyait le tracé qui partait de Neudorf près de Gratz, par Maribor, et l'autre un peu plus au Sud-Est de la frontière hongroise par Petau jusqu'au Pitah (Pöltschak); de là, les deux tracés allaient vers Tzélyé.

En tenant compte que tout le trafic de la Hongrie avec des provinces avoisinantes se faisait par Rann et Zidani Most, en utilisant aussi la voie fluviale de la Drava, le gouvernement décidait de construire la ligne qui raccourcissait le trajet: par Saint Egydi, Saint Ilye, Maribor, Pitah jusqu'à Tzélyé. La partie de cette ligne présentait de grandes difficultés de construction, surtout au point de vue technique. On était obligé de percer un tunnel près de Saint Egydi, et de construire, ensuite, un pont sur la Soulma, avec de nombreuses courbes très accentuées. Pour éviter la descente de la ligne dans la petite plaine et, ensuite, sa montée sur une colline devant Maribor, on était obligé de construire un viaduc de 46 arches. Après avoir percé encore un tunnel de 270 m., la ligne traverse la Drava sur un pont d'une hauteur de 15 mètres. De cette façon, cette ligne traversa pour la première fois les Alpes.

Le gouvernement hongrois s'intéressait au contre-projet de Friedrich List. En 1845, sur la proposition personnelle du prince Metternich, fut nommé un Comité spécial pour étudier les projets de List. Le comte de Széchényi organisa une propagande très suivie, surtout en 1847, en se servant de la fameuse phrase de Kossuth: »Magyars à la mer«, et demandait la construction la plus rapide des lignes de chemins de fer de Budapest—Vienne, Budapest—Fiume, Budapest—Arad par Szolnok et, plus loin, pour Erdelye et Budapest—Kochitzé (Kaschau).

La même année, plusieurs entreprises furent fondées et le gouvernement hongrois leur donna même des concessions très larges;

mais les travaux ne pouvaient pas avancer à cause de la situation politique très grave (la révolte hongroise).

Malgré tous les événements qui se succédaient en Hongrie et dans le reste de la Monarchie, la construction des chemins de fer en Autriche s'effectuait, au fond, très rapidement.

La construction de la ligne d'Etat Vienne—Trieste, qui présentait de grandes difficultés au point de vue technique, démontrait la grande capacité et l'énergie des techniciens autrichiens. Pour résoudre le question du passage des Alpes et du Carst le point le plus difficile, les opinions différentes faisaient naître des discussions sans fin et de nombreux plans étaient établis pour le tracé de cette ligne. Enfin, le gouvernement se décida pour le tracé qui allait de Mirzuschlag—Kindberg—Bruck A/m et Gratz et ordonna le commencement des travaux. Le 9 octobre 1847 le gouvernement donna l'ordre pour la prolongation de cette ligne, par la construction du tronçon Lyoublyana—Trieste, aux frais de l'Etat. Les travaux de construction étaient terminés au mois d'octobre 1850 et la même année François-Joseph assista à l'ouverture de la gare de Trieste et à l'inauguration de la ligne.

Il est intéressant de souligner, en ce qui concerne la construction de ce tronçon, qu'à cette époque, pour la première fois, au lieu de construire des viaducs, il fut construit un remblai d'une hauteur de 45 mètres. Au milieu de ce tronçon, il fut construit également une station de prise d'eau nommée Gorný-Lechtché. L'eau était amenée par des canalisations d'une longueur de 38 km.

En 1850 les frontières douanières entre l'Autriche et la Hongrie étaient supprimées, et c'était une raison de plus pour qu'on se décidât à établir encore un nouveau projet de construction de nouvelles lignes.

Une des premières lignes, la plus importante, était projetée de Budapest, par Michkolcz et Kochitzé, jusqu'à Tarnow. Une autre ligne était prévue, dans ce projet, de Vienne, par les chemins de fer d'Oedinburg, ensuite par Velika Kagnija, à Zagreb. La troisième ligne était projetée de Zagreb par Petchony à Séguédine, avec une bifurcation vers Tokaij et Témichvar.

En outre, on avait projeté une ligne de Budapest à Zagreb par Sekechfehervary, ainsi que la ligne Zagreb—Zidani Most par Rann, avec une jonction avec la ligne Vienne—Trieste et la ligne Karlovatz—Sissak.

En 1854 fut commencée la construction des voies ferrées dans le Banat, de Lissava par Orovitza à Baziyache ainsi que la ligne Zidani Most — Zagreb — Sissak.

Toutes les lignes du Banat ont été construites aux frais de l'Etat. Plusieurs grands industriels s'étaient associés pour former une Société de construction et entreprendre certaines lignes, en Croatie, notamment la ligne Sissak—Zagreb—Karlovatz, mais cette Société ne réussit même pas à commencer la construction.

A cette époque, le gouvernement autrichien avait de grandes difficultés financières et était bien embarrassé pour trouver les moyens

financiers pour terminer les lignes de chemins de fer déjà commencées. C'est la raison qui força le gouvernement à examiner l'ensemble du problème. Il décida d'achever toutes les lignes de chemins de fer déjà commencées, et, en ce qui concerne les nouvelles lignes, à n'entreprendre que la construction des lignes pour lesquelles les capitaux privés n'auraient aucun intérêt, surtout les lignes stratégiques et politiques, n'ayant pas un rendement suffisant. On recourut à un emprunt. La *Gazette de Cologne*, écrit le *Journal des Débats* du 11 septembre 1852, annonce que le nouvel emprunt d'Etat autrichien est ouvert. 20 millions de florins sont destinés pour les chemins de fer, 25 pour le retrait du papier-monnaie et 15 pour réduction de la dette de la Banque. L'emprunt a été accueilli avec faveur.

Le journal officiel du gouvernement autrichien, dans son numéro du 10 novembre 1854, publiait la liste des lignes de chemins de fer que l'Etat se proposait de construire sans réserve. Parmi ces lignes se trouvaient également les lignes qui devaient traverser les territoires des pays yougoslaves sous la domination autrichienne, et notamment les lignes Budapest—Velika Kagnjija—Maribor, Séguédine—Soubotitz, Mohatch—Ossiek, Séguédine—Petrovaradine—Zémoun, Temichvar—Béla Tzrkva—Baziyache.

La longueur de ces lignes devait être de 10.000 km., et elles devaient être construites dans un délai de vingt ans. Pour l'exécution de tous les travaux de construction, une somme de 400 millions était prévue.¹⁾

Mais, dans la période de 1854 à 1855, la crise financière en Autriche et en Hongrie s'aggrava; l'action du gouvernement pour réunir des capitaux nécessaires à la construction des voies ferrées n'aboutit pas, et le gouvernement de la Monarchie, se trouvant en difficulté, renonça à réaliser le plan projeté, et fut obligé de vendre l'exploitation de certains chemins de fer de l'Etat ainsi que de céder les concessions les plus avantageuses pour les nouvelles constructions et l'exploitation des chemins de fer en Autriche et en Hongrie.

Plusieurs groupes de capitalistes étrangers, représentant des capitaux considérables pour les entreprises internationales, s'intéressèrent à cette opération financière. Parmi ces groupes, le plus fort était la Société générale du Crédit Mobilier de Paris, dont les représentants étaient les frères Péreire. Parmi les membres du conseil d'administration de la Société on citait: le baron Danid d'Eskeles, le baron Georges de Sina et Isaac Péreire. Leur représentant à Vienne était le duc Raphaël de Galliera qui entra en pourparlers avec le gouvernement autrichien.

¹⁾ En 1852, les Yougoslaves émigraient de Bosnie en Autriche, où on les employait aux travaux de construction des chemins de fer. Le consul de France écrivait au Ministère des Affaires Etrangères à Paris au sujet de ces émigrés:

«Ces malheureux paysans, pour la plupart, ont été, dans la double vue sans doute de déguiser leur nombre et de s'en tirer au meilleur marché possible, disséminés sur les divers chantiers des chemins de fer en construction dans la monarchie autrichienne. Peu habitués à ce genre de travail, ils s'en dégoûtent et déjà 90 à 95 d'entre eux sont arrivés dans la semaine passée à Belgrade, demandant au Pacha de la Citadelle de les faire diriger sur leur pays». (Archives du Ministère français des Affaires Etrangères, Turquie, 1852, volume 5, p. 54).

A ce moment, le gouvernement passa du système de chemins de fer de l'Etat au système de chemins de fer privés.

Les capitalistes français posèrent immédiatement leurs conditions, parmi lesquelles se trouvait, la plus importante, le changement de la loi concernant les concessions de chemins de fer privés.

Le gouvernement accepta les conditions posées par les capitalistes français, et ceux-ci ne tardèrent pas à former la Société de Chemins de fer Autrichiens (Oesterreichische-Staatseisenbahn-Gesellschaft). Cette Société reprit, à la date du 31 décembre 1854, les lignes du Nord et du Sud des chemins de fer de l'Etat autrichien et continua la construction des lignes inachevées.

Voici les lignes qui furent construites dans la période de 1854 à 1875, et qui appartiennent aujourd'hui, partiellement ou entièrement, à la Yougoslavie: Oravitz—Baziyache, ouverte à l'exploitation le 1er novembre 1856; Séguédine—Témichvar, ouverte le 15 novembre 1857; Pragerhof—Kagnija, ouverte le 24 avril 1860; Kagnija—Buda, ouverte le 1er avril 1861; Rakoche—Zidani Most, ouverte le 1er août 1862; La ligne Zidani Most—Zagreb—Sissak, dans laquelle l'Etat avait investi 2.500.000 couronnes, était terminée et ouverte à l'exploitation le 1er octobre 1862; Maribor—Klagenfurt (Tzélovetz), ouverte le 1er juin 1863; la ligne Zagreb—Karlovatz, d'une longueur de 49 km., dont la construction a dû être arrêtée à cause de discussions au sujet de l'expropriation de certaines forêts, a été achevée et ouverte à l'exploitation le 1er juin 1865; Oedinburg—Kagnija, 165 km., ouverte le 21 septembre 1865; Zagreb—Krijevtzi, ouverte le 14 août 1870; Karlovatz—Ogouline—Riéka, ouverte en 1875;

Dans la période de 1875 à 1911 en Autriche—Hongrie ont été construites les lignes de chemins de fer suivantes sur les territoires des provinces yougoslaves: Split—Ogouline; Perkovitch—Chibénik; Lyoublyana—Karlovatz, avec les embranchements de Grossoupylé—Kotchévié; Novo Mesto—Straja, Saint Yanj—Trébnýé; Prévalyé—Maribor; Praguersko—Kotoriba; Goloubovetz—Varajdine—Redicth; Zagreb—Koprivnitza—frontière Djékégnèche; Ossiek—Koprivnitza; Krijevtzi—Bélovár—Klochtar; Bélovár—Garechnitza—Groubichno Polyé.

Outre la construction des grandes lignes citées plus haut, on vit se développer les chemins de fer secondaires locaux.

Le développement des voies locales reçut une forte impulsion surtout grâce à la loi hongroise du 13 juin 1880, complétée par celle du 24 février 1888 sur les chemins de fer vicinaux ou d'intérêt local.

Pour illustrer les conditions dans lesquelles se développaient les lignes de chemins de fer dans les provinces yougoslaves sur le territoire de l'Autriche-Hongrie, nous croyons nécessaire de produire ici le texte de cette loi:

»Article Premier — Les chemins de fer d'intérêt local, c'est à dire les lignes dont le but principal est de donner satisfaction aux besoins de trafic et de circulation de la région intéressée, peuvent être concédés par le Ministère, aux conditions et avantages mentionnés dans la présente loi. Chacune de ces concessions sera portée à la connaissance des Chambres dans le délai de quatorze jours; dans le cas où celles-ci ne siègeraient pas, cet avis devra être donné dans les huit jours après l'expiration des vacances.

Les Chambres conservent toutefois le droit de concéder de semblables chemins de fer, lorsque ceux-ci seront destinés à relier deux lignes de chemins de fer, ou s'ils constituent une partie complémentaire des lignes principales dans leur direction générale, soit encore s'ils doivent être construits et exploités à des conditions et avantages qui diffèrent de ceux stipulés dans la présente loi.

Est également réservé aux Chambres le droit de concéder des chemins de fer vicinaux projetés jusqu'à la limite du royaume, ou ceux qui relieraient un chemin de fer à une voie navigable desservie par des bateaux à vapeur.

Art. 2 — La durée d'une concession de chemin de fer local ne peut dépasser 90 ans. A l'expiration de ce délai, ces lignes deviennent la propriété de l'Etat, sans qu'il y ait lieu à aucune indemnité. Le transfert de la concession ou de la propriété de la ligne ne peut être fait qu'avec l'assentiment du Gouvernement. L'Etat conserve également le droit de rachat de la propriété et de la jouissance de la ligne, dans le cas de construction d'une ligne principale qui suivrait la même direction que le chemin de fer d'intérêt local concédé.

Durant les dix années à partir de la date de la concession, le prix de rachat sera égal à la somme fixée comme capital de construction par l'acte de concession; après ces dix années, la base du prix de rachat sera fixée d'après le produit net des sept dernières années calculé de la manière suivante: après déduction des deux années les plus faibles, le produit net moyen des cinq autres années sera capitalisé à 5% et formera le prix de rachat, qui, dans le cas où la ligne se trouve en bon état d'exploitation dans toutes ses parties, ne peut être inférieur au capital de premier établissement.

a) Non seulement la concession ou le droit de propriété mais encore l'exploitation d'un chemin de fer vicinal ne peut être cédé à autrui sans une autorisation du Ministère des communications.

b) Pour les lignes qui, à l'époque de leur concession, étaient des lignes de transit ou de grande communication et qui, malgré cela, ont été concédées à titre de chemin de fer d'intérêt local, le droit de rachat par l'Etat entre en vigueur dès que ces lignes sont déclarées d'intérêt général par la Chambre.

c) A l'expiration des trente années comptées à partir du jour de la concession, le droit de rachat par l'Etat peut être exercé sans aucune condition spéciale. Dans ce cas, le prix de rachat ne sera pas fixé sous forme de capital, mais en annuités basées sur la moyenne du produit net calculé sur la moyenne des cinq meilleures années parmi les sept dernières années. Ces annuités seront payées jusqu'à l'expiration de la concession, elles ne pourront être inférieures à 5% du capital de premier établissement, si toutefois l'acte de concession ne contient pas une autre fixation d'intérêt.

d) Lorsqu'une Compagnie de chemin de fer obtient la concession de lignes vicinales en raccordement avec les autres lignes de cette Compagnie, l'acte de concession devra toujours contenir une clause stipulant que la ligne vicinale pourra être rachetée en même temps que les autres lignes de la Compagnie.

Art. 3 — Les prescriptions et règles relatives à la construction, au parachèvement et à l'exploitation des chemins de fer vicinaux sont fixées par voie d'arrêtés pris par les Ministères des communications.

Les exceptions et dérogations que peuvent comporter ces arrêtés sont déterminées pour chaque cas particulier par le Ministre des communications, d'après les circonstances locales ou toutes autres éventualités qui peuvent se présenter.

En ce qui concerne la construction, l'organisation et l'exploitation, toutes les facilités et les avantages qui ne seront pas contraires à la sécurité de l'exploitation pourront être accordés.

Art. 4 — Les chemins de fer d'intérêt local sont dispensés:

a) De l'établissement d'un télégraphe à l'usage de l'exploitation, aussi longtemps qu'il n'y aura pas de croisement de trains sur la ligne, ou aussi longtemps qu'il n'y aura pas de service de nuit;

b) De l'installation gratuite et de l'entretien gratuit de locaux et aménagements pour le service de la poste et de la charge du transport de la poste; mais s'il est établi sur une semblable ligne un service journalier régulier, le transport des dépêches se fera moyennant paiement d'un prix réduit fixé par un tarif convenu entre la direction des postes et l'entreprise du chemin de fer.

c) De l'installation d'un service journalier, régulier de train; mais dans ce cas l'entreprise devra toutefois être tenue de mettre des trains mixtes en marche, au moins trois fois par semaine, à des jours et heures fixés et publiés à l'avance;

d) Du paiement des frais pour la surveillance gouvernementale;

e) Des contributions et versements prescrits sous la rubrique «Inspection de police et de surveillance» de l'article 89 des règlements d'exploitation de chemins de fer actuellement en vigueur, ainsi que de la participation aux dépenses des travaux hydrauliques de défense contre les inondations indiquées aux articles 15 de la loi XIV de 1884 et 110 de la loi XXIII de 1885, mais à la condition que l'administration veille avec un soin tout spécial à ce que les voies ferrées n'entraient pas d'une façon nuisible l'écoulement des eaux;

f) La ligne vicinale est tenue, sur la demande du Ministre des communications, d'assurer le service de la poste royale hongroise.

Les conditions du service postal et les charges qui en sont la conséquence, ainsi que l'indemnité annuelle évaluée équitablement, sont réglées par arrêté du Ministère des communications.

Pour cette entreprise du service postal pendant toute la durée de la concession, le même ministre peut accorder, pendant cinquante ans et plus, une subvention payable par annuités égales au chemin de fer vicinal. Cette subvention sera fixée en proportion du concours apporté à la poste de l'Etat par le chemin de fer vicinal, de telle façon toutefois que ladite subvention ne dépasse pas le double de l'économie réalisée par l'Etat sur les courriers postaux et les manipulations à condition que cette annuité capitalisée à 5 $\frac{1}{2}$ % ne dépasse pas 10% des frais de premier établissement.

Le chemin de fer vicinal devra entièrement se soumettre à la décision du Ministre précité pour tout ce qui concerne la marche des trains du service postal.

Lorsque le montant de l'indemnité accordée au service du chemin de fer vicinal dépasse le chiffre de l'économie à réaliser sur les courriers et les manipulations par suite du transport par voie ferrée, le Ministre des communications sera en droit, pour le surplus, en cas d'émission d'actions de fondateurs, de se faire délivrer de ces titres pour une somme nominalement équivalente. Dans le cas où il n'y aurait pas de formation de société par actions, il se réserverait une part équivalente dans les recettes de l'exploitation.

Les dispositions de cet article sont étendues à tous les chemins de fer vicinaux dont les conditions du service postal n'auront pas encore été réglées lors de la mise en vigueur de la présente loi.

Art. 5 — Il sera accordé à ces lignes:

a) Pendant la période de construction: exemption de timbre et de droits sur les contrats dont le but est de se procurer le capital nécessaire à la construction, ainsi que sur les contrats de construction et de superstructures; sur les demandes et les autres actes d'inscription de la ligne au cadastre et d'inscription des hypothèques; de même que sur les conventions concernant le transfert aux lignes, des terrains et des droits de jouissance, la livraison des matériaux de construction et de matériel de la voie, les versements au comptant avec ou sans remise d'actions, enfin toute participation de quelque nature que ce soit;

b) Exemption de timbre et de droits sur les actions de fondateurs et de priorité, les obligations de priorité et les certificats provisoires de première émission;

c) Affranchissement complet de l'impôt auquel sont soumises les sociétés et associations tenues à une comptabilité publique, notamment de l'impôt sur les bénéfices et le revenu, de l'impôt sur les coupons des actions de fondateurs et de priorité et des obligations, ainsi que du timbre sur les coupons, pendant une période de trente ans à dater du jour de la concession. Cette exemption d'impôts cesse toutefois, si dix ans après le jour de la concession le revenu net de l'entreprise dépasse 6% du capital, même en faisant figurer dans les comptes de l'exploitation de montant de ces impôts.

L'exemption de timbre et de droits visée par le paragraphe relatif à la durée de la construction cesse deux ans après la mise en exploitation des chemins de fer en question; elle s'étend à l'acte de concession ou privilège de concession, ainsi qu'aux contrats relatifs aux transports de la poste, à l'utilisation commune des gares de bifurcation et des sections communes ainsi qu'aux traités d'exploitation qui pourraient survenir.

L'exemption de timbre est aussi étendue à tous les actes relatifs à des subventions accordées par l'Etat, les municipales, les communes et les particuliers pour l'établissement de lignes, ainsi qu'aux actes relatifs à l'emprunt de ces subventions et de l'enregistrement de ces subventions; cette exemption s'étend également dans

le délai indiqué aux actes concernant l'amortissement de dettes qui ont été enregistrées sans droits et frais.

Art. 6 — Les lignes d'intérêt local concédées après la promulgation de la présente loi ne seront soumises à aucun impôt sur les transports pendant une période de dix ans à partir du jour de la concession.

a) L'obligation définie par le paragraphe b de l'article 8 est aussi imposée aux Compagnies de chemins de fer qui jouissent d'une garantie d'intérêts.

Le Ministre des communications peut toutefois refuser l'exploitation des lignes vicinales pour lesquelles la participation des intéressés n'aurait pas atteint au moins 25⁹/₁₀ du capital de premier établissement. D'un autre côté, ce Ministre sera en droit, dans l'intérêt du trafic public, d'exiger, en se conformant à l'acte de concession, l'exploitation des chemins de fer vicinaux au chemin de fer de l'Etat ou aux Compagnies jouissant d'une garantie de l'Etat, lorsqu'ils se raccordent à l'un de ces réseaux. Cette faculté existe aussi pour les grandes lignes à concéder ultérieurement.

Dans ce dernier cas, les conditions de l'entreprise de l'exploitation sont déterminées par le Ministre des communications lors de la rédaction des actes de concession.

b) Le Ministre des communications peut, d'accord avec le Ministre des finances, autoriser la fabrique de locomotives des chemins de fer de l'Etat et des forges et aciéries de Diosgyor à répartir en plusieurs versements annuels le montant du prix des locomotives ou du matériel en fer et acier destiné à la superstructure de la voie des lignes vicinales. Les conditions de ce crédit ainsi que les garanties exigibles seront fixées par les susdits Ministres.

Art. 7 — Lorsque des propriétés domaniales et des biens de l'Eglise dont l'administration se trouve entre les mains de l'Etat sont intéressés à la construction de semblables lignes, ils ont à participer aux frais de construction de ces lignes.

La question de l'intérêt ainsi que de la quotité de la participation est déterminée d'accord avec le Ministre qui a l'administration des propriétés, le Ministre des finances, s'il n'en a pas l'administration, et le Ministre des travaux publics et des communications.

Art. 8 — Le chemin de fer de l'Etat hongrois est tenu vis à vis des chemins de fer locaux s'embranchant sur ses lignes:

a) De se charger du service des gares communes contre remboursement des dépenses faites;

b) Sur la demande des lignes locales, d'en assurer l'exploitation au prix des dépenses faites;

c) De transporter à ses propres frais les matériaux de construction nécessaires à ces lignes.

Art. 9 et 10 — L'établissement des chemins de fer vicinaux peut recevoir le concours: a) de l'Etat; b) des municipes; c) des communes.

La somme dont le Ministre des communications peut disposer annuellement pour venir en aide aux chemins de fer vicinaux sera inscrite, chaque année, au budget de ce Ministère, sur des propositions faites d'accord avec le Ministre des finances et votées par les Chambres. Le budget de l'Etat ne peut être grévé de ce chef d'une somme supérieure à 300.000 florins. La subvention à accorder, sur cette somme, à un chemin de fer vicinal, ne peut dépasser le dixième du prix effectif de construction de celui-ci.

Les municipes peuvent venir en aide aux chemins de fer vicinaux au moyen de leurs fonds de prestation ou d'autres ressources qui peuvent être utilisées à cet effet, soit au moyen de leur patrimoine, soit enfin, aux termes de la loi XV de 1883, par la création d'un impôt municipal additionnel. Les communes peuvent également venir en aide aux chemins de fer vicinaux au moyen de leurs revenus ou de leur patrimoine, soit enfin par la création d'un impôt communal sous l'observation des conditions fixées par l'article 132 de la loi XII de 1886. Ce concours des municipes et des communes peut avoir lieu de différentes manières: elles augmentent les revenus de la ligne d'une annuité, ou bien elles contribuent à la construction par des travaux en nature ou par une annuité destinée à couvrir un emprunt effectué par les concessionnaires de la ligne, ou, enfin, par un capital une fois versé. Dans le dernier cas, les municipes ainsi que les communes, peuvent conclure des emprunts remboursables à longs termes pour l'exécution des charges acceptées. Ces emprunts seront gagés par les ressources citées plus haut, telles que revenus. Les dotations pour les dépenses administratives des conseils des

orphelins et de tutelle ne peuvent être données en gage des emprunts ci-dessus, non plus que les bâtiments communaux à l'usage de l'administration, notamment la maison commune.

Les délibérations des municipes qui autorisent les subventions et la conclusion d'un emprunt, nécessitent l'approbation du Ministre des travaux publics et des communications, ainsi que celle des Ministres de l'intérieur et des finances.

Les délibérations des communes nécessitent l'approbation du municipe dont elles font partie, ainsi que des Ministres précités, approbations en dehors desquelles ces délibérations ne peuvent être reconnues légales.

En Croatie—Slavonie, les subventions et les emprunts doivent être autorisés par le Ban de Croatie d'accord avec le Ministre des finances.

Le chemin de fer vicinal est tenu de remettre à l'Etat, aux municipes et aux communes, des actions ou actions de fondateur, en équivalence de leur concours dans le capital de construction, soit pour le capital constitué à l'aide d'annuités. S'il n'y a pas constitution de société par actions, l'Etat, les municipes et les communes participeront dans le partage des produits nets, en proportion de leur concours dans le prix réel des dépenses de premier établissement. Toutefois, dans certains cas, le Ministre peut renoncer à la participation à ces revenus.

Les subventions de l'Etat aux chemins de fer vicinaux doivent être portées à la connaissance des Chambres par l'exposé des motifs du projet de loi de concession.

Art. 11 — Les chemins de fer locaux pourront d'ailleurs utiliser :

a) Les portions de routes qui ne sont pas absolument indispensables au service des voitures ordinaires;

b) Les digues de régularisation des cours d'eau.

En cas d'utilisation de celles-ci, les conventions entre le concessionnaire et les propriétaires de ces routes ou digues pour l'usage et l'entretien de celles-ci, ainsi que pour les modifications à exécuter dans chaque cas spécial, doivent être soumises à l'approbation du Ministre des communications.

A défaut d'entente entre les municipes ou les communes et la ligne vicinale pour l'utilisation d'un chemin communal ou d'une digue, le Ministre des travaux publics et des communications fixe les conditions de cette utilisation, en tenant spécialement compte des besoins stratégiques. En Croatie et Slavonie, pour les mêmes voies publiques dont l'administration n'appartient pas au gouvernement commun, la décision est prise par le Ministre d'accord avec le Ban de Croatie.

Art. 12 — Le maximum des frais de transport est fixé par l'acte de concession. Dès que le revenu net de la ligne concédée s'élèvera, pendant trois années consécutives, à 7% du capital, fixé par l'acte de concession, le Gouvernement, d'accord avec l'entreprise, pourra abaisser les tarifs en conséquence.

Art. 13 — Lorsque 30% des actions de fondateurs pour la constitution d'une société de construction et d'exploitation d'un chemin de fer local sont versés, partie en espèces, partie doublement couverte par une inscription hypothécaire, partie par la garantie légale faite par les municipes des sociétés commerciales, à partir de ce moment, les titres (actions de priorité, obligations de priorité) définis par l'acte de concession ou les statuts peuvent être émis, dans les limites prescrites par l'article 14; l'autorisation pour le commencement de la construction ne peut être accordée qu'après le versement de 30% du capital-actions de fondateurs.

a) Dans la garantie des 30% du capital-actions de fondation, dont il doit être fait justification pour que la société puisse être constituée, il y a lieu de tenir compte de la part proportionnelle du concours apporté par l'Etat, les municipes et les communes. Toutefois, si les actions de fondateurs doivent être remises au Trésor, aux municipes ou aux communes contre des subventions échelonnées en raison de l'avancement des travaux, le versement inférieur à 30% sur ces actions ne peut être un obstacle à l'émission des titres de priorité.

b) Le Ministre des communications peut exonérer de la condition du versement au comptant de 30% sur les actions de fondateurs pour obtenir l'autorisation de construire, à la condition de se faire soumettre avec cette autorisation le contrat de construction, ou d'acquiescer par toute autre voie la conviction que toutes les mesures nécessaires, pour que la construction se continue sans obstacle, ont été prises par le concessionnaire.

Art. 14 — Le capital de premier établissement doit être fixé par l'acte de concession. Le capital nominal, ainsi que le mode et les conditions d'emprunt, la

nature des titres à émettre, leur proportion respective, leur dividende ou intérêt, sont déterminés par le Ministre des travaux publics et des communications, d'accord avec le Ministre des finances. Néanmoins, lorsque des actions de fondateurs seront émises, elles devront au moins atteindre 35% ou plus du capital effectif de premier établissement. Les titres de priorité ne peuvent être émis que jusqu'à concurrence du capital de premier établissement non souscrit, et le revenu ne peut être assuré que pour ces valeurs.

Des obligations de priorité ne peuvent être émises que dans le cas où celles-ci trouveraient leur intérêt et leur amortissement dans le concours pour l'exploitation donné par l'Etat, les municipes ou les communes, sous forme de subventions annuelles, ou bien si l'intérêt et l'amortissement sont garantis par les intéressés.

Dans ce dernier cas, les Ministres des travaux publics et des communications et des finances ont à statuer que la valeur de cette garantie. En dehors de la garantie d'intérêts et d'amortissement un semblable emprunt ne peut être effectué; ces obligations ne peuvent être émises qu'à la condition qu'il soit clairement spécifié que la ligne et ses dépendances ne constituent pas une garantie de l'emprunt, que les créanciers ou porteurs d'obligations n'ont aucun droit de gage sur celles-ci soit avant ou après l'échéance du paiement; dans le cas d'une créance rendue exécutoire par la justice, l'exécution ne peut avoir lieu sur la ligne et ses dépendances, mais peut seulement être poursuivie sur les produits de la ligne.

Les chemins de fer locaux ne peuvent faire enregistrer des dettes flottantes sur la ligne et ses dépendances qu'avec l'autorisation du Ministre des communications et sous la condition que cette dette flottante sera absolument éteinte à l'expiration de la concession.

Dans le cas d'exécution du droit de rachat par l'Etat, la partie non remboursée de cette dette enregistrée sur la ligne ainsi que les autres dettes que l'Etat pourrait avoir à recouvrer seront déduites du prix de rachat.

Art. 15 — Cette loi entre en vigueur du jour de sa publication dans la collection des lois; l'exécution en est confiée au Ministre des travaux publics et communications, avec la participation des Ministres des finances et de l'intérieur, et dans certains cas, du Ban de Croatie—Slavonie—Dalmatie.

Voilà la charte de la plupart des chemins de fer construits dans les pays yougoslaves qui étaient sous la domination de l'Autriche-Hongrie.

2. LA CRÉATION DES CHEMINS DE FER EN BOSNIE—HERZÉGOVINE

Les chemins de fer de Bosnie—Herzégovine présentent cette particularité d'être presque partout à voie de 76 cm. Il n'y a que la ligne de chemins de fer militaire de Banya Louka à Dobreljine, d'une longueur de 110 km. qui est à voie normale. La longueur des voies ferrées à voie étroite était, avant la guerre, de 946 km en totalité. Les lignes de ce réseau comprennent d'abord la grande artère de Bosanski—Brod—Saraïévo—Mostar—Metkovitch, d'une longueur de 460 km, avec le prolongement de Gabela sur Grouj (Gravosa, port de Raguse—Dobrovnik) et Zélénika dans les bouches de Kotor en territoire dalmate (110 km. en Herzégovine); puis les embranchements de Doboï—Touzla (62 km); Lachva—Bougoïno (78 km.) et Yaïtze (34 km.); Saraïévo—Médjédja—Vardichté (143 km.) et Ouatv (42 km.); puis Houm—Trébigné (17 km.). En outre, il y a en Bosnie un réseau de 600 km. de petites lignes forestières et industrielles.

En 1872, les Turcs entreprenaient de construire de Banya Louka — Dobreljine une ligne continuant le tronçon Banya-Louka—Bosanski Novi (87 km.). Cette ligne devait constituer, dans la pensée du baron Hirsch, l'amorce de la grande voie internationale destinée à relier Vienne à Salonique; mais au bout de trois ans d'exploitation

elle ne donnait aucun résultat et on l'abandonna. En 1878, l'Autriche-Hongrie venait d'occuper la Bosnie, et, à ce moment, ce tronçon fut remis en service et rouvert comme ligne militaire à la fin de la même année. En 1879 la ligne entière fut achevée sous le nom de «chemin de fer militaire de Banya Louka — Dobreljine», et fut exploitée par une direction dont le siège était à Banya Louka. Un embranchement de 26 km, quittant à Sounya la grande voie Zagreb—Belgrade, rejoignait la ligne à Dobreljine même.

Dès le début de l'occupation de la Bosnie par les Austro-Hongrois en 1878, ils rencontrèrent d'énormes difficultés dans les transports à cause des mauvaises routes à l'Est du pays. Il était absolument urgent d'arriver vite à résoudre à bref délai la question de l'établissement de nouvelles lignes de chemins de fer. La forteresse de Slavonski Brod, ayant dès l'abord été prise comme centre de réunion des approvisionnements et du matériel, fut reliée par un pont et une petite ligne de 4 km. à voie normale à Bossanski Brod sur la rive droite de la Save. C'est ce point qui fut choisi comme le commencement de la nouvelle ligne. La nécessité absolue exigeait d'arriver vite au coeur du pays et d'éviter les grandes difficultés qui existaient pour les transports dans la région marécageuse entre Brod et la vallée de la Bosna. On n'avait pas le temps de choisir le matériel pour la construction de cette ligne et d'attendre son arrivée. Par une curieuse coïncidence, les entrepreneurs, ayant à leur disposition un matériel de voie de 76 cm., adoptèrent cet écartement et ils construisirent la ligne. Dans la suite, elle fut améliorée et a été, conservée jusqu'à présent.

Les travaux commencèrent en septembre 1878 et le premier tronçon de Brod par Doboï, dans la vallée de la Bosna, jusqu'à Zénitza, d'une longueur de 186 km., fut achevé en juillet 1879. De là, la construction de la ligne fut poussée sur Saraïévo, mais en aménageant alors la plateforme en vue de la pose ultérieure de la voie normale. Cette ligne d'une longueur de 270 km a été mise en service en octobre 1882, sous le nom de «chemin de fer de Bosnie» et exploitée par l'administration militaire avec le siège de la direction d'abord à Derventa puis à Saraïévo. Ce n'est qu'en 1895 qu'elle passa à l'administration du pays.

Le gouvernement austro-hongrois décida de relier Saraïévo à Mostar, l'ancienne résidence des princes d'Herzégovine, et de pousser de là à la Mer Adriatique par la vallée sauvage de Nérétva. Les travaux de construction de cette ligne ne commencèrent pas de Saraïévo, mais de l'Adriatique, et eurent comme point de départ Metkovitch, petit port sur la côte dalmate, à l'embouchure de la Nérétva, régularisée en 1882. Le premier tronçon de cette ligne de Metkovitch à Mostar, en remontant la Nérétva, d'une longueur de 42 km., fut terminé en 1885; le deuxième aboutit à Ostrojatz en 1888; le troisième arriva à Konyitz en 1889. Le quatrième tronçon, le plus difficile, entre Konyitz et Saraïévo, fut achevé l'année suivante. Cette ligne quitte la vallée de la Nérétva, remonte celle de la Trechtchanitza, franchit, par un tunnel de faite de 650 m., l'Ivan-planina (la montagne), la chaîne montagneuse qui représente la ligne de partage des eaux de la Mer

Noire et de l'Adriatique à 876 m. d'altitude et descend vers Saraïévo.

Le port de Metkovitch, de très faible profondeur, ne permettait pas l'arrivée des bateaux de plus de 700 tonneaux. Ce fut la cause qui obligea le gouvernement à chercher à atteindre l'Adriatique en un autre point. De Gabéla, à 4 km. au nord, fut construit alors un prolongement se dirigeant au Sud-est. Cette ligne, d'un caractère stratégique, s'étend sur 93 km. de longueur. A Houm, se détache vers l'est l'embranchement de 1 km. mis en exploitation en 1901 et desservant Trébigné, dont la région produit du tabac excellent; ensuite, d'Ouskoplyé, la ligne, de 17 km. de longueur, descend sur le port de Grouj. Cependant, la ligne principale, au départ d'Ouskoplyé, continue jusqu'à Glavska, elle contourne ensuite, en s'abaissant lentement, la plaine fertile des «Canali», puis s'appuie au versant nord du dernier chaînon des Alpes dinariques, pour entrer dans les bouches de Kotor (Cattaro); à Soutorina, elle traverse le seul point où l'Herzégovine, par une mince langue de terre, a accès à la mer, puis aboutit à Zélénika, dans un site charmant à végétation tropicale.

Etant donnée toutefois la situation excentrique de ces débouchés à la mer, on avait déjà cherché précédemment à atteindre la mer en un point plus rapproché de l'intérieur du pays, et le port de Split fut dès le commencement envisagé comme répondant à tous égards à cette considération. Afin de réaliser ce projet, on avait amorcé de Lachva, sur la ligne de Saraïévo à Zénitza, une ligne transversale, remontant la rivière du même nom, qui atteignit Travnik en 1893, franchit par un tunnel de faite de 1400 m. le col de Komar à l'altitude de 700 m. avec 7 km. de voie à crémaillère, passa à Donyi Vakouf et aboutit en 1894 à Bougoïno, dans la vallée du Vrbas. L'absence des crédits nécessaires ne permit pas de continuer les travaux plus loin. L'idée de relier Sarayévo au nord-ouest de la Bosnie en utilisant la ligne de Banya Louka à Dobreljine, avait engagé à construire en outre de Donyi Vakouf, dans la direction du nord, un tronçon de 35 km., qui atteignit en mai 1895 Yaïtzé, l'ancienne capitale de la Bosnie.

Parmi les autres lignes transversales citées plus haut, l'une se détache de Doboï et se dirige au sud-est pour desservir Touzla et ses riches gisements de lignite ainsi que les salines de Simine Han. Une autre ligne, de caractère exclusivement stratégique, part de Saraïévo, court à l'Est, en remontant la vallée de la Milyatzka, passe par un tunnel de 850 m. de longueur à 945 m. d'altitude, puis suit la Pratcha jusqu'à la vallée de la Drina. A Médjédja, au confluent du Lime et de la Drina, une branche se dirige à l'Est sur Vardichté à l'ancienne frontière de la Serbie, tandis que l'autre oblique au sud-est et remonte le Lime jusqu'à Ouvatz, à l'ancienne frontière du Sandjak de Novi Pazar, point que le gouvernement autrichien considérait comme le point de départ de la ligne qui devait relier un jour les chemins de fer de Bosnie à la ligne de Mitrovitza—Salonique, afin d'assurer les relations par voie ferrée avec le port de Salonique.

Cette ligne est très accidentée; elle comporte 100 tunnels et de nombreux ponts. Elle est établie pour recevoir la voie normale.

Outre les lignes mentionnées plus haut, la Bosnie possède, près de Saraïévo, encore deux voies industrielles ouvertes au service des voyageurs; la première est la ligne de Podlougovi—Varèche desservant également des mines de fer considérables, puis celle de Vogochka à Tchevlyanovitz, pour l'exploitation des riches gisements d'oxyde de manganèse de cette région.

Tout ce réseau, construit, à l'origine, dans un but purement militaire, ne pouvait pas suffire aux exigences de la vie politique et économique du pays. Les gouvernements austro-hongrois ne tardèrent pas à étudier la possibilité de transformer ces lignes, au moins en partie, en voie normale et de compléter le réseau de manière à le relier également aux lignes dalmates et à assurer des communications plus directes et plus rapides avec Vienne et Budapest. Cette question, qui présentait une importance considérable au point de vue politique, militaire et économique de l'Autriche-Hongrie, méritait en effet une attention toute spéciale, surtout à cause de la situation des Balkans à cette époque (1900 à 1913). Mais elle était forcément très complexe, du fait des intérêts divergents des deux pays dirigeants.

Les Autrichiens prévoyaient, en faveur de leurs intérêts, la construction à voie normale de la ligne de Banya Louka—Yaïtzé, de 72 km; celle du tronçon Bougoïno—Prozor—Rama, de 78 km. et la transformation à voie normale des tronçons Yaïtzé—Bougoino et Rama—Mostar, de manière à assurer une communication directe Vienne—Mostar. On prévoyait, pour être entreprise plus tard, la transformation en voie normale de la ligne Donyi Vakouf — Saraïévo, qui permettrait alors une communication directe également entre Vienne et Saraïévo. Les intérêts autrichiens réclamaient de plus, branchée sur cette nouvelle artère Banya Louka — Mostar, la construction de la ligne à voie étroite Bougoïno—Arzano (110 km.), conduisant à la frontière dalmate, point où viendrait se raccorder la ligne à voie étroite de Split. Il y aurait ainsi de l'ancienne frontière serbe une grande transversale Vardichté—Saraïévo—Split susceptible d'attirer le trafic serbe dans cette direction et de réaliser au point de vue politique et économique l'idée du chemin de fer de l'Adriatique, de façon que le seul tronçon Donyi Vakouf — Bougoïno (11 km.) transformé en voie normale pourrait recevoir un troisième rail.

La Hongrie, dans son programme, prévoyait la construction de la ligne Chamatz—Doboř (62 km.) avec la transformation à voie normale du tronçon Bossanski Brod—Saraïévo, de manière à entrer en Bosnie non seulement par Bossanski Brod, mais Vrpolyé—Chamatz et la vallée de la Bosnie. Cette ligne raccourcira de près de 40 km. le parcours d'Ossek—Saraïévo. Enfin, par la réalisation du chemin de fer de la vallée de la Save («Possavina») au nord-est du pays, reliant Brtchko, port sur la Save, à Touzla et Ratcha, autre port sur la Save, par Byélyina à Touzla également, ligne comportant ensemble 120 km., on obtiendrait ainsi deux communications intérieures traversant cette contrée fertile et reliant la Bosnie avec la Slavonie.

La population du pays demanda également diverses améliorations et des relations plus directes avec la mer, ainsi que la construction de nouvelles lignes dans la fertile «Possavina», de manière

à avoir un réseau homogène au lieu du tronc et de ses quelques ramifications.

La lutte de ces trois intérêts surgit entre les trois gouvernements et obligea à recourir à l'arbitrage de deux personnalités très compétentes en matière de chemins de fer. C'étaient le Dr Deitler, ancien président de la Direction du Gothard, et le conseiller supérieur des constructions Pichler, directeur de la Société des chemins de fer du sud de l'Autriche, qui eurent surtout à examiner sur place, pour la région Doboï—Touzla—Saraïevo, ce qui répondait le mieux aux intérêts du pays, tant au point de vue purement technique qu'économique et national. Leur rapport fut prêt en septembre 1912 et, d'après ce rapport, un compromis fut adopté par la conférence des gouvernements respectifs réunie à Budapest en 1913.

C'est la guerre européenne de 1914 qui empêcha l'achèvement de ce vaste plan, dont l'exécution eût demandé de cinq à six ans, et eût absorbé de 300 à 350 millions de couronnes, en renforçant notablement en Bosnie—Herzégovine la situation militaire et politique de la Double Monarchie. Celle-ci en aurait retiré des avantages considérables, car ce nouvel essor économique eût compensé sans doute, dans une large mesure, les énormes sacrifices financiers que la Monarchie s'appropriait à s'imposer.

A la veille de la grande guerre, les chemins de fer de Bosnie—Herzégovine disposaient d'un matériel roulant qui se composait de 220 locomotives, 370 wagons de voyageurs et 3500 wagons de marchandises. Tout le matériel devait être combiné, en ce qui concerne le réseau à voie étroite, de manière à donner le maximum de rendement avec un écartement aussi réduit, des déclivités et des sinuosités, où le système mixte à adhérence et à crémaillère jouait un rôle important. Parmi les voitures à voyageurs, celles destinées aux longs parcours, à deux bogies et de 12 m. de longueur, étaient aménagées avec couloirs et couchettes. Le parc des wagons à marchandises comprenait bon nombre de véhicules de 12 m. de long, de 15—20 tonnes de capacité, de sorte que l'on a su très intelligemment tirer le meilleur parti de toutes les ressources de la science, mais avec une voie unique et un profil aussi accidenté, malgré la régularité de l'exploitation et la stricte observation de l'horaire, on ne pouvait atteindre de grandes vitesses.¹⁾

¹⁾ Dans son livre *la Serbie d'hier et de demain*, Nicolas Iloyanovitch, député à la diète bosniaque avant la guerre, dénonçant la responsabilité austro-hongroise de la Guerre mondiale, écrit ce qui suit sur la construction des chemins de fer en Bosnie-Herzégovine:

«En novembre 1912, pendant l'affaire de Prochaska, le général Potiorek, en sa qualité de gouverneur de Bosnie et d'Herzégovine, avait mandé les chefs de tous les partis pour les informer que »nous étions à la veille même de la guerre et qu'il était urgent de voter, au cours de quelques journées suivantes, les crédits pour les chemins de fer et le budget annuel.« Il a insisté surtout pour qu'il n'y eût pas d'opposition... Une grande partie de ces chemins de fer devaient être construits dans le saillant entre la Save et la Drina, d'où est partie, comme on le sait, l'offensive autrichienne contre la Serbie. Une ligne a été construite, celle de Priyédor à Knine, sans qu'on ait demandé aucun avis au Sabor de Bosnie-Herzégovine. Tous ces travaux ont été commencés ou exécutés avec une hâte inconnue en Bosnie et en Herzégovine.»

3) DANS LE SANDJAK DE NOVI PAZAR

Nous venons de voir qu'une branche des chemins de fer bosniaques était dirigée par l'Autriche-Hongrie vers le Lime, jusqu'à Ouvatz, et qu'elle était tracée en vue d'une voie normale. L'Autriche-Hongrie se proposait de prolonger cette ligne jusqu'à Mitrovitza, sur le territoire turc, d'où elle devait atteindre directement Salonique.¹⁾ L'Autriche-Hongrie comprit d'une façon remarquable l'intérêt que le District de Novi Pazar offrait pour son hégémonie dans les Balkans. L'article 25 du Traité de Berlin l'autorisait de «tenir garnison et d'avoir des routes militaires et commerciales sur toute l'étendue de cette partie de l'ancien Vilayet de Bosnie».

Voilà le rêve de l'Autriche quasi réalisé! Situé sur la voie naturelle qui descend vers Salonique, le Sandjak de Novi Pazar drainait le commerce autrichien vers l'Orient et favorisait ainsi son expansion politique. Car, dès 1875, le plan autrichien de la conquête économique et stratégique des Balkans comportait la construction d'une voie ferrée à travers cette contrée. Le Conseil de la Couronne, qui eût lieu à Vienne le 29 janvier 1875, s'était préoccupé activement de ce problème. Le procès-verbal en a consigné l'avis émis par l'archiduc Albrecht, qui plaidait la poussée sur le territoire turc en même temps que la sauvegarde de l'Empire ottoman. Il prévoyait d'abord l'occupation de cette «bande de terre» avancée en sorte que la frontière austro-turque se trouvât placée entre le Monténégro et la Serbie. Elle devait, disait l'archiduc, rejoindre les monts des Balkans, afin que l'Autriche ait les mains libres et le contact direct avec la Turquie, sans être dérangée par ses vassaux. Il fallait, selon cet avis autorisé, que le commerce des Austro-Hongrois pût se diriger librement par la ligne de chemins de fer de Novi-sur-Ouna par Sarajévo, Prizren, etc.²⁾

Voilà pourquoi, en usant d'équivoques, on interprétait à Vienne l'article 25 du traité de Berlin comme s'il donnait à l'Autriche le droit de construire un chemin de fer dans le Sandjak de Novi Pazar. Cet article parlait de routes militaires et commerciales et non pas de chemins de fer, car les rédacteurs du Traité de Berlin n'auraient pas manqué de le spécifier, comme dans l'article 29 concernant le Monténégro. Il est évident que les chemins de fer à travers le Monténégro avaient une importance internationale bien moindre que les chemins

¹⁾ Dans son *Histoire diplomatique de la Serbie*, Yovan Ristitch écrit: «Cependant, Andrassy n'était pas encore satisfait. La Bosnie et l'Herzégovine ne suffisaient pas. Il demandait encore les défilés de Novi Pazar à Mitrovitza. Si la Russie persiste, télégraphiait Ristitch à Belgrade, si la Russie continue à persister dans sa résignation actuelle, l'Autriche-Hongrie triomphera aussi sur ce point... On croit que l'Autriche-Hongrie est poussée dans cette voie par des raisons d'ordre stratégique, tendant à être en état d'amener, par les chemins de fer, à travers la Bosnie, son armée à Salonique et d'y occuper de fortes positions avant l'arrivée de la Russie dans les Balkans». (Page 251). —

Dans les entretiens que R. eut en 1878, en sa qualité de M. A. E et du délégué Serbe au Congrès, de Berlin, avec le baron Schwegel, il s'aperçut facilement «qu'on voulait tenir la Serbie le plus loin possible de la route de Novi Pazar, c'est à dire des chemins de fer Mitrovitza—Bosnie». (*Histoire diplomatique de la Serbie*, page 177).

²⁾ Voir: «Vienne et la Bosnie—Herzégovine au commencement de 1875». *Novosti*, (Nouvelles), Zagreb, No 355, 25 décembre 1931, p. 22.

de fer qui traverseraient le district de Novi Pazar, et qui auraient relié Vienne à Salonique. Par conséquent, le traité de Berlin, s'il avait voulu viser la construction éventuelle des chemins de fer dans le Sandjak, l'aurait bien spécifié.

Mais l'Autriche n'avait aucun scrupule et c'est avec une arrière pensée qu'elle interprétait cet article à sa façon, au profit de ses propres intérêts ainsi que de ceux de l'Allemagne.

D'abord, cette ligne de chemins de fer devait être construite avec des capitaux germaniques. Elle devait servir non seulement au transport de marchandises autrichiennes et allemandes mais aussi aux voyageurs qui, venant des pays germaniques, «devaient s'embarquer à Salonique pour l'Orient et l'Extrême-Orient».

L'Autriche prévoyait aussi la possibilité d'exploiter économiquement le Sandjak et d'y consolider son influence politique en vue de son plan impérialiste. Elle connaissait bien l'importance stratégique du Sandjak: elle savait qu'en cas de besoin, elle pourrait y amener facilement et rapidement ses troupes jusqu'aux confins de la Vieille Serbie, rester ainsi maîtresse de la Plaine des Merles (Kosovo) et, ayant la plaine, posséder la clé même de la Péninsule balkanique: d'un côté, dominer la région de la Morava, qui va vers le Danube, de l'autre, tenir le Vardar, qui va de la Mer Egée vers Salonique.

Cependant, l'idée de l'Autriche-Hongrie était contrecarrée par un autre article du Traité de Berlin. En effet, l'article 10 posait le principe de l'achèvement du raccord des chemins de fer turcs, avec le futur réseau des chemins de fer serbes et, par ce dernier réseau, avec les chemins de fer autrichiens. Cette clause, d'abord, renversa les subtiles combinaisons de l'Autriche-Hongrie qui les poursuivait énergiquement en soutenant l'idée du Sultan turc Abd-ul-Aziz de faire construire depuis 1868 les chemins de fer à travers son Empire sur la Péninsule des Balkans.

Les délégués de la Turquie, de l'Autriche, de la Serbie, de la Bulgarie se réunirent à Vienne pour régler les détails d'application de l'article 10. Une convention, signée par les délégués, a fixé le raccord des divers tronçons à Sofia et à Niche. Comme nous le verrons plus tard, deux lignes étaient alors en construction: la voie qui traversait la Serbie de Zémoun—Belgrade par Tzaribrod—Sofia vers Constantinople, et la deuxième ligne projetée directement de Vienne—Zémoun—Belgrade Niche—Zibevtché—Skoplyé—Salonique.

Le plan autrichien ne fut point abandonné. La ligne Saraïévo—Ouvatz, à l'extrémité Nord du Sandjak, dont la construction était activement poussée, était prête. Et plus la ligne Belgrade—Salonique se développait, plus l'Autriche songea à la jonction Ouvatz—Mitrovitza. La distance qui séparait ces deux villes une fois franchie, la grande voie Vienne—Salonique, en contournant la Serbie, serait définitivement constituée. Sans le dévoiler à outrance, poursuivant des pourparlers avec la Turquie, l'Autriche arrêta en 1900 les détails mêmes de ce plan. Mais elle ne le prône pas encore trop haut. C'est seulement en janvier 1908 qu'elle se décida à jeter complètement le masque.

Pourquoi l'Autriche a-t-elle attendu huit ans pour négocier avec la Turquie la construction de cette ligne? Pourquoi le baron d'Aehrenthal

déclarait-il seulement au mois de janvier 1908, aux Délégations austro-hongroises, que le moment était venu de demander à la Turquie la concession de la voie ferrée projetée?

L'Autriche avait plusieurs raisons d'ajourner jusqu'en 1908 la réalisation de son plan.

La première, et la principale, est que l'Autriche, et spécialement l'Allemagne, craignaient de rencontrer l'opposition de la France et de l'Italie; car si l'Autriche avait exécuté son projet, elle aurait mis en échec les intérêts français et italiens, en favorisant le commerce allemand. Le passage de la maille des Indes aurait été détourné au profit de l'Europe centrale et les intérêts de l'Italie méridionale auraient été menacés. Brindisi aurait été remplacé par Salonique¹⁾ Le projet autrichien permettait d'établir de Londres à Port-Saïd et Alexandrie, par Ostende, Aix la Chapelle et Vienne, une ligne plus courte que celle par les chemins de fer français et italiens. Salonique est le port le plus près du Canal de Suez et de l'Egypte. La distance entre Salonique et Alexandrie est de 1200 km., tandis que la distance de Brindisi et d'Alexandrie est de 1550 km. Par conséquent Salonique serait devenu un port allemand de premier ordre²⁾.

La deuxième raison qui empêcha l'Autriche de réaliser plus tôt son projet fut l'opposition des intérêts hongrois. Car, en exécutant son projet et en faisant le raccord Ouvatz—Mitrovitza, l'Autriche aurait favorisé le commerce allemand, la partie allemande elle-même et les pays qui entourent Vienne. C'est pourquoi les Hongrois, trouvant que leurs intérêts étaient menacés, commencèrent une campagne acharnée contre le projet autrichien. Certes, les Autrichiens promirent aux Hongrois le raccord de Saraiévo à Budapest directement par Chamatz—Ossek et de Saraiévo à Split sur l'Adriatique, mais, malgré tout, les Hongrois firent preuve d'une résistance très vive jusqu'en 1908, époque où, grâce à l'influence personnelle de Kallay, ils finirent par se ranger du côté de Vienne.

Une des causes du prudent silence de l'Autriche était son entente avec la Russie: celle-ci devenant de moins en moins efficace, le programme de Mürsztég s'effaçait et l'alliance s'évanouissait.

¹⁾ Voir: *Il commercio Italiano*, novembre 1900.

²⁾ Voir: Charles Loiseau, *L'Equilibre adriatique*, Paris, 1901. — Sur mer, l'Autriche poursuit la même politique. Edouard Laboulaye, dans un article sur l'Albanie, publié par le *Journal des Débats* du 26 juin 1854, a consacré un paragraphe intéressant sur l'entrée de l'Autriche dans les Balkans par les voies fluviales et maritimes ainsi que sur les conséquences de ce fait pour la France: «Nous ne savons guère quelle révolution la vapeur a commencé en Orient. Pour ne parler que de l'Albanie, avant 1789 c'est Marseille qui avait le commerce de l'Epire par Arta et Prévesa, Malte hérite de nos dépouilles pendant la guerre, et depuis 1813 l'Angleterre et l'Autriche nous ont tout à fait remplacés. Mais l'établissement du Lloyd autrichien, en donnant à Trieste un avantage marqué sur Corfou, a produit en outre le même effet que les chemins de fer; les centres d'affaires ont été déplacés, et le marché s'est transporté partout où la vapeur a établi des stations. C'est ainsi que la régularité et la sûreté des communications ont fait de Belgrade, sur le Danube, et de Salonique, dans le golfe de ce nom, deux entrepôts qui, mis en correspondance, ont attiré une grande part du commerce de la Serbie, de la Thessalie, de la Roumélie et de l'Albanie. . . On voit comment le commerce s'est détourné par l'action du Lloyd, et comment peu à peu l'Autriche entre en Orient. Si la ligne de Dalmatie multiplie ses escales et touche à Durazzo, comme on l'annonce, Trieste aura bientôt le monopole de l'Adriatique.»

Mais le but principal de ce projet était de placer les Yougoslaves dans une situation défavorable. Du moment que la ligne Vienne-Salonique aurait traversé le District de Novi—Pazar, elle aurait coupé en deux parties les Serbes de la Serbie et ceux du Monténégro. Les Monténégrins se seraient trouvés complètement isolés, et la Serbie, ne pouvant avoir de débouchés commerciaux sur la Mer Adriatique, aurait été incorporée dans le système économique de l'Autriche-Hongrie. La route aurait été tout à fait ouverte au *Drang nach Osten* (Poussée vers l'Est).

La question du raccord de la ligne Ouvatz—Mitrovitza était pour la Serbie d'une importance capitale, surtout au point de vue des communications avec l'étranger; n'ayant aucun débouché sur la mer, entourée d'ennemis de tous les côtés, la Serbie sentait bien la pression autrichienne, tendant à l'écraser, politiquement et économiquement. Aussi le problème des chemins de fer, qui fut notamment l'objet de la discussion pendant la crise de l'annexion de la Bosnie, donna-t-il au gouvernement serbe beaucoup de difficultés. La diplomatie serbe désirait obtenir satisfaction dans cette question, sans sacrifier pour cela les autres intérêts de la nation; la solution du problème des chemins de fer devait être le moyen de réalisation de la politique nationale, mais non pas une compensation pour les sacrifices d'intérêts nationaux.

L'opinion publique de la Serbie demandait une résistance à outrance et la lutte avec l'Autriche. A cette opinion s'attachait le sentiment réel du peuple serbe. Cependant, le gouvernement serbe s'imposait la plus grande prudence, qui exigeait la suppression de toutes les manifestations belliqueuses. A ce moment, la Serbie n'était pas prête militairement, et elle ne pouvait pas compter sur un appui diplomatique ferme de l'Europe. Ni plus ni moins, il s'agissait de son existence et de celle de tous les Yougoslaves.

Elle s'inclina devant la force et la menace de l'Allemagne qui déclarait ouvertement vouloir soutenir l'Autriche-Hongrie. Le gouvernement serbe réussit toutefois à déplacer la question de l'annexion sur le terrain diplomatique et, par son action, arriva à persuader la France, l'Angleterre, la Russie et l'Italie que l'annexion de la Bosnie, ainsi que la marche autrichienne par la voie ferrée à travers le Sandjak de Novi Pazar n'étaient pas seulement une question balkanique locale, mais qu'elles avaient, au contraire, un caractère européen et touchaient aux intérêts de tous ces Etats. En se basant sur le droit international qui n'autorise pas la modification des traités internationaux, par la volonté de l'un des contractants, le gouvernement serbe demanda qu'on empêchât la pénétration autrichienne et la réalisation de son plan de construction de la ligne de chemin de fer Ouvatz—Mitrovitza, et qu'on donnât à la Serbie un débouché sur la mer¹⁾. La Serbie eut,

¹⁾ Dans les *Archives Russes*, revue paraissant tous les deux mois à Belgrade, en serbo-croate (Bureau à Paris, 32, rue de Ménéilmontant), M. Yovan M. Yovanovitch, ancien ministre plénipotentiaire de Serbie à Vienne et à Londres, a publié une étude substantielle sur «l'Autriche et la Russie dans les Balkans». Voir la première partie 1908—1912, dans le numéro XIII pour 1931, notamment pages 22—33, où il y a un exposé sur le chemin de fer projeté de Ouvatz à Mitrovitza et sur la ligne adriatique transversale: Prahovo—Niche—Merdaré — vallée du Drime — Saint Jean de Medua.

en réalité, gain de cause en réussissant à intéresser les grandes puissances à une question à la fois d'ordre national et international. Le plan de l'Autriche a été déjoué et les puissances européennes s'empressèrent d'en empêcher l'exécution. L'Autriche n'abdiqua point son rêve d'hégémonie économique et politique, mais elle feignit de se joindre aux autres puissances pour examiner le projet serbe de chemin de fer qui reliait le Danube, de Prahovo—Radouyévatz, à l'Adriatique, — contre-projet, que nous examinerons tout à l'heure particulièrement.

CHAPITRE II

CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER EN SERBIE JUSQU'EN 1883

1. PREMIERS ESSAIS D'ÉTABLISSEMENT DE CHEMINS DE FER SERBES JUSQU'AU CONGRÈS DE BERLIN

C'est en mai 1851, sous le règne du Prince Alexandre Karadjordjévitch, que se manifesta en Serbie la première idée de construire des chemins de fer. A cette époque, la Serbie était une principauté vassale de l'Empire turc, et pour pouvoir construire un chemin de fer, elle était obligée de demander une autorisation spéciale à la Turquie.

La Russie et l'Autriche avaient, dans la Péninsule des Balkans, délimité leurs intérêts. La partie occidentale avec Salonique, était convoitée par l'Autriche; la Russie s'intéressait à la partie orientale avec Constantinople. En ce qui concerne la Principauté de Serbie, vassale de la Turquie et sous la protection des grandes puissances, elle restait entre ces deux Etats comme un objet de dispute. La Turquie observait avec une grande défiance ce jeu de la politique internationale. Aussi s'opposait-elle à tout ce qui pouvait contribuer au développement général de la Serbie. C'est, d'abord, pour cette raison qu'elle rejetait formellement la construction des chemins de fer. Elle savait, ensuite, que ce moyen de transport — «couteau à double tranchant» — faciliterait le mouvement des troupes serbes vers la frontière turque et servirait à l'affranchissement du peuple chrétien. La liaison de Constantinople aux chemins de fer occidentaux de Sofia par Vidine, et de Mitrovitza par la Bosnie l'intéressait davantage. Elle ne s'empressa pas d'accéder au désir du prince Karadjordjévitch.

Cependant, dans cette époque de grande activité diplomatique, le problème des routes internationales était fortement agité. D'autres puissances, tout en cherchant les moyens pour leur suprématie économique, servaient l'idée d'une voie ferrée à travers la Serbie. C'était d'abord l'Angleterre, qui poursuivait son expansion financière par des placements de capitaux, et qui établissait des bases de navigation dans la Méditerranée en vue de contrecarrer d'autres influences. Skadar (Scutari) lui paraissait alors un point d'appui intéressant pour pénétrer dans le cœur des Balkans et pour monter la garde au nord de la Méditerranée. Une artère transversale allant de la côte orientale de l'Adriatique vers la Mer Noire, si irréalisable qu'elle pût sembler, entraînait bien dans son programme politique et économique, L'Allemagne et surtout l'Autriche s'émurent des projets anglais. La *Gazette*

de Cologne se hâtait de les divulguer. Dans son numéro du 8 février 1858, elle publia un article visiblement inspiré par le gouvernement de Vienne: «Le projet du Gouvernement britannique de faire de Scutari, capitale de l'Albanie, un port libre touche à sa réalisation. Ce projet se rattache à la construction d'un chemin de fer de Belgrade, en Serbie, jusqu'à la frontière de la Bulgarie. Il suivra deux directions, l'une vers la Mer Adriatique, et l'autre vers Constantinople, en passant par Sophia et Andrinople. La Porte Ottomane et le Sultan personnellement secondent cette entreprise. Des motifs politiques et stratégiques ont inspiré l'idée d'établir ce chemin de fer. Les dernières nouvelles de Constantinople nous apprennent que la conclusion du traité avec l'Angleterre est prochaine: la Porte ottomane abandonnera gratuitement le sol nécessaire pour le chemin de fer et garantira les intérêts pour le 10 premières années, à la condition que les transports de troupes, de dépêches, etc. etc. seront à sa disposition. Tous les matériaux de construction qui ne se trouveraient pas dans le pays pourront être importés libres de droits de l'Angleterre. Des ingénieurs anglais font déjà des tracés et lèvent des plans. Il s'agit en outre d'exploiter les mines d'argent et de cuivre de la Bosnie et de l'Herzégovine. Scutari fera une concurrence dangereuse à Trieste» (Cité dans le *Journal des Débats* du 16 février 1852).

La presse austro-allemande, d'autre part, n'a pas hésité à se faire l'écho des visées germaniques et de suggérer à la Porte une autre politique ferroviaire. Le 10 février 1852, la *Gazette d'Augsbourg*, dans un mémoire extrêmement intéressant, plaidait pour la ligne Salonique—Belgrade:

«Dès que la Serbie (nous citons d'après le *Journal des Débats*) et la Macédoine seraient attirées dans le cercle de l'activité industrielle et de la civilisation austro-allemande, les difficultés pratiques de ce qu'on appelle la question de Sulina seraient aussitôt résolues, sous le rapport militaire et commercial, par la construction d'un chemin de fer de Belgrade à Salonique. D'après l'opinion des hommes de métier qui ont étudié cette question, la construction de ce chemin de fer présenterait moins d'obstacles matériels que n'en a rencontrés le chemin de Vienne à Trieste. Salonique, rattachée au Danube et aux chemins de fer de la Hongrie, acquerrait bientôt l'importance de Venise et de Gênes dans le moyen-âge, surtout si le transport des marchandises et des personnes entre l'Inde et l'Europe devait définitivement se faire par Suez dans la Méditerranée. Aucun négociant ne s'avisait d'envoyer ses marchandises de Syra, par exemple, à Belgrade par Sulina, lorsqu'il aurait à sa disposition un chemin de fer, parce que depuis novembre jusqu'au mois d'avril la navigation à vapeur entre Constantinople et Galatz est interrompue».

En analysant ce mémoire dans le *Journal des Débats* du 26 février 1853, dans un long article consacré, en première page, aux rapports de l'Autriche, de la Russie, de la Turquie et des Slaves du Sud, Saint-Marc Girardin soulignait le rôle de l'Autriche:

«Un chemin de fer de Salonique à Belgrade, de la Méditerranée au Danube, affranchira le commerce des brisans du Danube, des Russes de Sulina, des glaces de la Mer Noire. C'est cette route nouvelle que prendra le commerce du Levant pour se répandre dans toute l'Europe centrale. De l'isthme de Suez, coupé lui-même par un chemin de fer, le commerce des Indes se dirigera par deux

courants sur Trieste au fond de l'Adriatique, sur Salonique au fond de l'Archipel, et toujours vers l'Allemagne dont Vienne deviendra la capitale commerciale, grâce à l'association douanière et grâce à ses chemins de fer qui l'unissent avec tout le nord et tout l'occident de l'Allemagne. Comment de pareilles espérances, si conformes à l'esprit de notre temps, ne séduiraient-elles pas l'imagination allemande?... Il y a bien des allusions dans ce plan qui oublie Trébisonde, Odessa et surtout les grains de la Russie méridionale, toujours nécessaires à l'Europe; mais enfin il a un air de grandeur germanique qui doit plaire à l'Allemagne... Cependant la Turquie d'Europe, la Serbie, la Macédoine, la Bosnie, la Croatie, l'Albanie qui serviraient de débouché à la colonisation allemande, et c'est par l'Allemagne et au profit de l'Allemagne que la civilisation européenne se répandrait dans ces vastes provinces (au lieu de l'émigration en Amérique, ces pays étant aussi nouveaux et fertiles, et bien plus proches)... Nous ne savons quelle est la source du Mémoire que nous venons d'analyser. C'est peut être une pure utopie allemande ou autrichienne. Cependant, ce Mémoire a dans ses principales idées, et même dans la date de sa publication, une sorte de conformité avec la nouvelle allure de l'Autriche en Allemagne et en Orient, qui ne nous permettent pas de le passer complètement sous silence».

De son côté, éprise de son indépendance, aspirant à la liberté intégrale et craignant l'esclavage économique, la Principauté de Serbie laisse entendre sa voix dans ce concert de projets destiné à créer en Europe une atmosphère. Le 8 juillet 1852, on envoie, de Belgrade, au *Journal des Débats* une sorte de communiqué sur le problème de la voie ferrée Belgrade—Constantinople. Publié par les *Débats* le 28 juillet 1852 (1^{ère} page), l'article dévoile la façon de voir du Gouvernement serbe:

«Il s'agit sérieusement de la construction d'une voie ferrée entre Belgrade et Constantinople. C'est une compagnie anglaise qui a eu l'idée de cette entreprise. Deux ingénieurs ont été chargés de parcourir la distance de Constantinople à Belgrade, et de visiter les endroits par lesquels il serait le plus convenable de faire passer ce chemin. Ils étaient tout récemment à Belgrade, et doivent être déjà de retour de Constantinople. Ils ont été étonnés de voir de leurs propres yeux que les difficultés de terrain sont presque nulles en comparaison de la grandeur de l'entreprise. Ils ont trouvé qu'il n'y aurait que seize à dix huit tunnels de peu de longueur à pratiquer, dont six sous les Balkans.

Cette compagnie avait l'idée de faire continuer plus tard le chemin de fer en Asie jusqu'à Bombay, et on a fait le calcul que la voie terminée, il ne faudrait au plus que quinze jours pour se rendre de Londres à Bombay.

C'est aux gouvernements compétents à voir et à méditer s'il est de leur intérêt de laisser à une Compagnie étrangère le droit et la faculté de devenir la maîtresse d'une si puissante entreprise. En ce qui concerne le gouvernement serbe, on peut dire dès aujourd'hui qu'il songe à se mettre en situation de pouvoir prendre sur lui la construction du Chemin de Fer dans l'intérieur de la Serbie, de Belgrade à Aléxuitza (Alexinatz) auquel il ferait suivre le projet d'ensemble de la grande route de Constantinople. Il n'attend que le moment où la Compagnie anglaise serait définitivement constituée et où elle aura obtenu l'autorisation nécessaire et la concession voulue de la Sublime Porte pour entrer en négociations avec elle, afin de s'entendre sur toutes les questions qui s'y rapportent.

La construction de cette ligne de fer en amènera nécessairement une autre, qui est extrêmement intéressante pour les contrées vierges de la Turquie d'Europe,

et notamment pour la Serbie. J'entends parler d'une voie ferrée qui aboutirait vers la mer Adriatique, et qui mettrait en communication directe la Serbie, la Bosnie, l'Albanie et une grande partie de la Roumélie avec les nations civilisées de l'occident, qui n'ont pas encore appris à apprécier tout ce qu'il y a de force et de vigueur dans ces nations jeunes et pleines d'avenir, qu'on est malheureusement habitué à confondre sous le nom général de Turquie, et qui ont toutes une vie à part, qu'on aurait grandement tort de méconnaître et de négliger».

Une anecdote, bien qu'elle ne nous semble pas contenir des faits véridiques, peint encore la préoccupation du prince Karadjordje-vitch de faire épargner à son pays une servitude économique. Dans les publications yougoslaves, on relate généralement qu'au mois d'août 1851 (la date est probablement inexacte) un groupe d'ingénieurs anglais vint en Serbie, et, sans prévenir personne, commença à faire des tracés sur le terrain et à prendre des mesures avec leurs instruments. Les autorités serbes envoyèrent immédiatement des rapports au prince Alexandre, et celui-ci donna des ordres pour que les ingénieurs anglais vinssent à Belgrade. Les Anglais arrivèrent à Belgrade et se présentèrent à la cour. Le prince leur demanda: «Que venez-vous faire dans mon pays?». Ils montrèrent leurs procurations et leurs autorisations en disant que la Société anglaise, dont ils étaient les ingénieurs, avait obtenu une concession pour la construction des chemins de fer de Belgrade à Constantinople. Le prince Alexandre, fâché de cette incorrection du gouvernement ottoman, répondit aux Anglais: «Comment, il n'y a pas longtemps, j'ai fait une proposition au gouvernement turc de construire, d'accord avec lui, les chemins de fer en Serbie, et il a refusé ma demande sans explication! Maintenant les Turcs décident de faire sans moi!». Il donna, dit-on même, immédiatement l'ordre qu'on expulsât les ingénieurs anglais!

Les Turcs trouvèrent, certes, que la Serbie n'était pas docile. Mais, c'est surtout sur la suggestion de l'Autriche que la Porte se mit à pencher pour la ligne Constantinople-Vidine plutôt que pour celle de Constantinople à Niche. L'Autriche voulait alors maintenir la Serbie exclusivement dans l'axe de sa politique «Belgrade-Salonique». Le *Wanderer* de Vienne du 28 avril 1852 publiait la dépêche suivante: «Le projet d'établissement du chemin de fer entre Belgrade et Widin a été discuté dans le grand conseil et communiqué à lord Redcliffe. Le refus et les protestations du chargé d'affaires de la Serbie contre ce chemin ont un caractère d'opiniâtreté si prononcé que la Porte ottomane pourra bien se décider à ne pas faire passer le chemin de fer par la Serbie, ce qui causerait un dommage très grand». (Cité dans les *Débats*, 5 mai 1852).

En faisant une jonction Constantinople-Europe occidentale trop à l'Ouest de la Principauté, on cherchait à isoler et à encercler la Serbie. Ce bruit alarmant prenait de plus en plus corps. L'*Agramer Zeitung* publiait, le 10 août 1852, la correspondance suivante¹⁾:

¹⁾ Cité d'après les *Débats*, 25 août 1852.

«Turquie, Belgrade, le 6 août. On écrit de Constantinople que les Anglais n'établiront pas leur chemin de fer vers Nissa, mais vers Widdin, attendu que les Autrichiens établiront le leur de Szolk à Temeswar, et de là à Orsowa. Ils se proposent de diriger leur chemin de fer par la petite Valachie vers Kalafat, ville située près de Widdin. Le service, en conséquence, restera hors de la direction des chemins de fer anglais et notre gouvernement sera obligé de diriger le chemin de fer anglais par notre pays. — On conseille au gouvernement d'abandonner l'entreprise à la Compagnie anglaise en lui concédant une jouissance temporaire. — Les Anglais comptent terminer les travaux dans quatre ans»¹⁾

La campagne germanique soutenait le nouveau projet, c'est à dire une ligne passant par Vidin et évitant l'état serbe. Le *Journal des Débats* du 17 septembre 1852, dans la rubrique «Nouvelles étrangères», communique la dépêche publiée par le *Journal allemand de Francfort*:

«Autriche, Vienne, le 11 septembre. Des nouvelles de Constantinople annoncent que la Compagnie anglaise suit sérieusement son projet d'établir un chemin de fer dans la Turquie. Ce chemin de fer ira de Widdin à Constantinople».

L'opinion publique en Serbie était bien animée par cette question. On parlait toujours et on s'intéressait au sort de la formation des premiers chemins de fer serbes. L'intérêt qu'y portaient les hommes politiques força le gouvernement serbe à donner des explications. Le 7/20 septembre 1852, l'officiel *Srpské Noviné*, dans son numéro 108, publia l'article suivant:

«Chemin de fer de Belgrade à Constantinople. — Depuis quelque temps on parle et on écrit beaucoup sur cette ligne, en Europe. Presque tous les journaux publient des articles à ce sujet.

Nous ne savons rien du tout, et nous ne connaissons pas s'il y a quelque chose de vrai dans cette affaire. Nous ne savons pas même ce que pense le gouvernement et quelle attitude il prendra dans cette question, mais puisqu'on parle tant de cette question concernant notre pays, nous jugeons nécessaire de réunir et publier différentes façons de penser et différentes opinions exprimées de tous les côtés. Cela nous servirait à tirer des conséquences et même notre gouvernement aurait une base pour former son opinion et prendre sa décision. Pour aujourd'hui, nous publions l'article du journal français *Journal des Débats*, du 7 de ce mois, qui s'exprime dans les termes suivants:

«Il a été question dernièrement d'un projet de chemin de fer à établir entre Belgrade et Constantinople. Ce projet, attribué à une compagnie anglaise, devait ajouter une section de plus à la grande ligne ferrée qui reliera un jour Londres ou Anvers à la capitale de l'empire ottoman.

Voici sur cette audacieuse entreprise des renseignements qui ont quelque intérêt.

C'est avec l'agrément du Sultan lui-même que plusieurs ingénieurs et capitalistes anglais ont procédé aux études du chemin de fer qui doit mettre Constantinople à vingt heures de distance de la capitale de la Serbie. On assure que, malgré la traversée des Balkans, le tracé de la voie ferrée sur un parcours de près de 850 km. n'aurait aucune difficulté sérieuse pour son exécution.

¹⁾ A ce moment-là, la Banque de Constantinople était en pourparlers avec l'Angleterre pour obtenir un emprunt de 50.000.000 en donnant la garantie de l'Etat. La France donna son consentement à cet emprunt.

D'après la façon d'agir des ingénieurs et les dispositions qu'ils ont prises, on regarde en général comme certaine l'entreprise de ce chemin de fer, dont le plan, autorisé par le gouvernement turc, n'aurait pas, dit-on, été aussi favorablement accueilli par le Prince régnant de Serbie. On attribue le peu de sympathie du Prince pour cette entreprise à l'ignorance dans laquelle on l'aurait laissé des mesures prises par le gouvernement turc, et à la façon un peu cavalière avec laquelle les futurs concessionnaires auraient procédé à leurs études sur le territoire serbien, sans demander l'autorisation à l'administration compétente.

Quoiqu'il en soit, tout fait présumer que, d'un moment à l'autre, les travaux seront commencés.

Le tracé de cette importante ligne desservirait un grand nombre de points considérables: Andrinople, la seconde ville de l'empire turc, qui a avec la ville de Lyon des relations de commerce étendues; Philippopoli, grande ville de 30.000 âmes, florissante par ses fabriques de soie; Sofie, d'une population de près de 50.000 âmes, qui fabrique des draps; Nissa, ville forte, Alexnitsa (Alexinatz), Parcuï (Paratchine), Cupraria (Tchoupria), Jagodina (Yagodina), Semendria (Smédérévo), résidence du prince et du Sénat, ancienne capitale de la Serbie, et enfin Belgrade, capitale, entrepôt principal entre Constantinople et Salonique d'un côté, Vienne et Pesth de l'autre, d'une population de plus de 30.000 âmes.

Là ne se borneraient pas, du reste, les prétentions anglaises. Il s'agirait, dans un avenir peu éloigné, de doubler l'importance de la ville de Belgrade et d'accroître celle du chemin de fer en établissant une ligne de raccordement entre cette ville et le port de Trieste, qui aurait ainsi un débouché rapide pour les marchandises autrichiennes en destination pour l'intérieur¹⁾.

En vérité, le gouvernement de Belgrade souhaitait que la ligne passât par la Serbie, mais il voulait garder toute son indépendance et assurer d'abord le maximum de ses droits souverains — malgré la vassalité! — et ne pas tomber dans l'esclavage économique des étrangers.

C'est, peut-être, la correspondance diplomatique de l'époque qui nous éclairera le mieux au sujet de la façon dont le problème était posé en 1852.

Le 1er octobre 1852, M. de Lavalette, ambassadeur de France à Constantinople, adresse au Ministre français des Affaires Etrangères un long rapport sur les pourparlers préliminaires relatifs à la question. Il écrit:

«La construction d'un chemin de fer de Constantinople à Belgrade a fixé, dans ces derniers temps, l'attention du Gouvernement ottoman. Vous savez, Monsieur le Ministre, qu'une compagnie composée d'ingénieurs anglais, qui ont déjà fait, à ce sujet, des travaux préliminaires, a soumis à la Porte un projet de contrat. Le document que j'ai l'honneur d'adresser, ci-joint, à Votre Excellence contient l'indication du tracé et les principales propositions qui devraient servir de base à la convention.»²⁾

¹⁾ Nous reproduisons ici l'article tel qu'il a paru dans le *Journal des Débats* du 19 septembre 1852 (7 septembre v. s.) L'article ne porte aucune signature.

²⁾ Ce document traite de questions technique et financières:

«La ligne commence à la Douane de la Corne d'Or, à Constantinople, près l'extrémité sud du «Nouveau Pont», en face Galata; et de là se dirige par un tunnel, qui suit la partie méridionale de la ville, vers l'ancien cirque de Nanka,

traversant aux »Sept Tours« l'enceinte de la ville. A partir de ce point, ainsi qu'on le voit sur les plans joints au travail et signés par les ingénieurs E. et M. Leahy, elle traverse Macri Kieui, S. Stefano, Kutchuk—Tchekmedjé, Bujuk—Tchekmedjé, Boardos, Silivri, Eski—Erekli près Tchorlu, Rodosto, Bourgas, Tirebol, Eski—Baba, Kuleli, Graosa, Ouzoun Kieupri, et la partie méridionale des faubourgs d'Andrinople. La voie de fer traverse ou longe ensuite Mustapha—Pacha, Habet-ji, Hermanli, Hoskoe, Léni-Mahalé, Papali, Philippopoli, Tatar—Bazardjik, Kiz—Kieui ou Léni—Khan, Cabrova, les anciennes portes de Trajan ou Kapoulou Derbend, Ischtiman, leui—Khan, Grublin, Bitune, Sophia, Kalkali, Blato, Dragoman, Tzaribrod, Scharkioi ou Piri Mustapha Pasha, jusqu'à un point situé entre ce dernier lieu et Nissa. Arrivée là, la ligne se divise en deux embranchement l'un se dirigeant vers Belgrade, par ou près Nissa, Topolnitz, Alexinitza, Paratchin, Tchoupria, Yagodine, Derva, Brata, Batoto, Ratcha, Hassan-Pacha-Palanka, Semendria, Grotzka et Vichulza; l'autre vers Widin et Orsova, par ou près Gorgouschvai, Negodin et Bisar—Palanka.

(Suit la description du chemin de fer, avec ses wagons, machines, gares, stations, rails, etc..)

Le capital nécessaire à la construction de la ligne et des travaux sera réalisé en Angleterre au taux de 6% d'intérêt par an; il devra égaler le montant des offres de la Compagnie contractante qui acceptera la valeur de l'emprunt sur le marché, comme équivalente à ses offres. Ce capital restera au nom de deux commissaires agissant comme fondés de pouvoir, et nommés l'un par le gouvernement ottoman, l'autre par la susdite Compagnie. Ils devront en effectuer le placement, moitié en 3% anglais, moitié en bons de l'échiquier, au bénéfice de la Compagnie contractante. Les sommes à payer seront prélevées, de temps en temps, par les commissaires sur ces placements, au fur et à mesure du progrès des travaux. Les commissaires auront également à payer, à différents termes, sur ces mêmes placements, une somme qui n'excédera pas en totalité 500 par mille de distance, pour les dépenses des ingénieurs, la surveillance, etc..; et les contractants devront la comprendre dans leurs offres. Les paiements se feront par portions égales sur certificat des ingénieurs. Dès le commencement des travaux, une somme équivalente à 15% du montant du contrat sera remise à la compagnie et une somme semblable ou moins forte, sans cependant être moindre de 5% du montant de ce même contrat, lui sera payé chaque fois que les ingénieurs certifieront qu'il a été exécuté des travaux jusqu'à concurrence de cette somme; et ainsi de suite, jusqu'à l'entier achèvement du chemin de fer. Pendant toute la durée des travaux et une période de trente ans, à partir du jour de leur achèvement, la compagnie exploitera la ligne pour le plus grand avantage et à la satisfaction des ingénieurs, et paiera au gouvernement ottoman la totalité des intérêts du montant du contrat, garantis à 6% par an, ainsi que la moitié du profit net résultant de l'exploitation. Tous les dix ans, pendant la période de trente ans mentionnée plus haut, le Gouvernement ottoman aura le droit de changer, en totalité ou en partie, le précédent arrangement, en prévenant la compagnie une année à l'avance. La compagnie jouira de la même faculté.

La main d'oeuvre et les matériaux que l'on pourra se procurer en Turquie, au même prix et de même qualité qu'en Europe, seront employés de préférence à ceux de tout autre pays.

Le Gouvernement donnera à la compagnie pour requérir des ouvriers et se procurer les pierres, bois et autres métaux, des pouvoirs semblables à ceux dont il jouit lui-même pour les travaux d'intérêt public en général.

Il devra concéder toutes les terres nécessaires à la construction de la ligne et des travaux libres de toute charge; et les transactions de la compagnie relatives aux travaux seront sous la protection exclusive du gouvernement, sans que les étrangers puissent en rien y intervenir.

La compagnie versera entre les mains du Gouvernement ottoman, comme garantie de l'exécution du contrat, un million de livres sterling, payable moitié six mois après la signature de ce contrat moitié dans les mois suivants. Cette somme sera remboursée lorsque la compagnie aura cessé d'exploiter la ligne. La compagnie paiera au gouvernement ottoman tous les ans ou tous les six mois, ainsi qu'il a été dit plus haut, l'intérêt à 6% de l'emprunt, outre la somme d'un million sterling qui doit garantir l'exécution du contrat.

Les travaux entièrement achevés appartiendront en toute propriété au Gouvernement ottoman; à partir de ce moment, la compagnie devra se charger de

les maintenir en bon état de conservation et de réparation; la concession expirée, ils seront rendus au gouvernement dans les mêmes conditions, en tenant raisonnablement compte de la détérioration produite par l'usage.» (Archives du Ministère français des Affaires Etrangères, Turquie, volume 309, pp. 169—171).

Cette pièce, digne de foi, vous mettra complètement au courant des voies et moyens qu'on voudrait faire adopter par le Cabinet ottoman. J'ajouterai que les négociations se sont ouvertes sur ces mêmes propositions. Après un premier examen, la Porte s'est montrée disposée à les accueillir favorablement; mais on a senti toutefois le besoin de les soumettre à une discussion approfondie, et les quatre principaux ministres du Sultan, le Grand Vizir, le Ministre des Affaires Etrangères, le Capitan Pacha et le Serasker, se sont constitués en commission spéciale pour se former une opinion éclairée sur les avantages et les inconvénients d'une entreprise aussi considérable, et particulièrement sur la manière de la conduire à bonne fin. Vous remarquerez que, dans le projet des ingénieurs anglais, la Turquie doit faire les fonds au moyen d'un emprunt contracté en Angleterre, et que la compagnie reste chargée de l'exécution de tous les travaux, indistinctement, et de la construction du matériel d'exploitation. Les ministres turcs pensent que les terrassements pourraient être faits par le gouvernement lui-même, et avec ses ressources ordinaires. Ils manifestent également l'intention de modifier plusieurs autres clauses du projet de contrat, et il serait par conséquent difficile, en ce moment, de formuler un avis sur l'issue probable de cette affaire. Ce qui est certain, c'est que l'Ambassade de S. M. Britannique prête aux ingénieurs anglais le concours le plus actif et le plus persévérant; on m'assure que, dans l'esprit du colonel Rose, la conclusion de ce contrat domine toute autre préoccupation.»¹⁾

La diplomatie serbe suit ces pourparlers avec inquiétude. Elle s'aperçoit qu'on cherche à en écarter la Serbie, pour la mettre devant un fait accompli. Le gouvernement de Belgrade n'est pas disposé à accepter les clauses du traité préparé par les ingénieurs anglais. «Son intention, comme le dit l'Ambassadeur de France à Constantinople, serait de faire les travaux à ses frais sur tout le territoire serbe et d'exploiter cette partie du chemin de fer pour son compte et à son profit.» Le délégué du Prince Alexandre à la Porte, M. Constantin Nikolaïévitch²⁾, a beau s'employer à convaincre le représentant anglais à Constantinople, celui-ci ne se contenta pas de donner des conseils. Il menaça la Serbie «de tout le mauvais vouloir du gouvernement britannique» pour le cas où elle se refuserait à admettre les conditions des techniciens anglais.

Alors, ce *Kapoutchékhaïa* du Prince Alexandre, docteur en droit de l'Université de Paris, se tourne vers la France. Il s'en va trouver M. de Lavalette. Et les deux diplomates ont une conversation empreinte de cette cordialité qui, dans la Grande Guerre, aboutira à l'amitié et à l'alliance franco-yougoslaves.

Nous n'hésitons point à publier en entier les parties de ce rapport où ce perspicace diplomate français, tout en observant la réserve que lui impose sa fonction, suggère à son gouvernement la nécessité d'aider la Serbie et de ne pas la laisser à la merci des oppresseurs.

«D'un autre côté, écrit-il, l'Autriche qui fait avancer son chemin de fer de Hongrie jusqu'à Semlin, voudrait entrer en arrangement avec la Servie pour continuer cette même voie ferrée jusqu'aux frontières de la Bulgarie; et ses instances

¹⁾ Archives du M. fr. A. E., Turquie, vol. 309, août—octobre 1852, p. 163.

²⁾ Secrétaire de l'Agence serbe à Constantinople, M. Nikolaïévitch succéda à Lazare Arséniévitch comme *Kapoutchékhaïa* en 1847. Il y est resté jusqu'en 1857, date à laquelle il fut appelé à laquelle il fut appelé à prendre le portefeuille du Ministre de l'intérieur à Belgrade. Il épousa en 1849 la fille du prince Alexandre.

sont aussi vives, aussi pressantes que celles du colonel Rose faites dans l'intérêt de la compagnie anglaise.

Cependant le Gouvernement serbe ne persiste pas moins dans ses résolutions qui, il faut bien le reconnaître, ne manquent ni de sagesse, ni de prévoyance. Selon Mr Nikolaïévitch, le tronçon de chemin de fer devant parcourir la Serbie donnera lieu à une dépense de vingt millions de francs. Le gouvernement ayant, déjà, une réserve de six millions environ, la dépense totale pourra être couverte aisément au moyen d'expédients légitimes et réguliers; tels seraient un impôt extraordinaire et à long terme ou, au besoin, un emprunt remboursable à échéances successives et en y affectant l'excédent des recettes. Mais ces diverses mesures, ayant un caractère exceptionnel, ne peuvent être régulièrement adoptées qu'avec l'approbation du Gouvernement du Sultan. Le Gouvernement serbe, d'ailleurs, manquant d'homme spéciaux, et devant recourir aux grands marchés de l'Europe pour se procurer des ressources financières, dans le cas où il devrait faire appel au crédit, son premier soin, qui paraît être sa principale préoccupation en ce moment, est, au dire de Mr Nikolaïévitch, de s'assurer le concours ou l'appui d'une grande puissance désintéressée dans la question¹⁾, et il est venu me demander si le Prince Alexandre pouvait espérer de trouver, à Paris et à Constantinople, l'assistance morale qui lui est nécessaire pour doter son pays d'un chemin de fer libre de toute charge qui le grèverait au profit d'étrangers.

J'ai répondu, Monsieur le Ministre, au Kapoutchékaïa du Prince Alexandre que les chemins de fer sont, désormais, un besoin impérieux de notre époque, et que le gouvernement du Prince—Président, loin d'entraver les entreprises de cette nature, les encouragerait, à l'étranger, avec autant de soin et d'empressement qu'il le fait sur son propre territoire; que celui dont on se préoccupe, avec autant de raison, devant rapprocher la capitale de l'Empire ottoman de l'Occident de l'Europe, ne pouvait manquer de se présenter à ses yeux comme une oeuvre d'utilité universelle; et que nous ne pouvions voir qu'avec satisfaction les tentatives faites dans ce but; que j'appréciais, toutefois, les motifs qui déterminent la conduite du gouvernement serbe dans cette circonstance; et que rien ne me semblait plus juste que de voir la Serbie faire elle-même son chemin de fer, si elle était, en effet, en mesure de l'entreprendre et de la terminer; qu'il ne fallait pas, toutefois, que cette prétention, quelque légitime qu'elle soit, devienne un obstacle pour la construction de la ligne entière; et que je pensais que, dans cette limite, le Gouvernement serbe pouvait compter, comme dans toute autre circonstance, sur la bienveillance du Gouvernement français; que je ne pouvais, d'ailleurs, entretenir Votre Excellence de cette question et lui demander son avis que quand je serai en état de lui transmettre des données positives sur les véritables intentions du Prince Alexandre.

Mr Nikolaïévitch m'a dit alors qu'il allait s'empresse de faire connaître à son Gouvernement l'accueil que j'avais fait à ses ouvertures, et qu'il me donnerait connaissance des instructions qui lui seront adressées.

J'ai pensé toutefois, Monsieur le Ministre, que je ne devais pas attendre la prochaine communication du Kapoutchékaïa de Serbie pour mettre sous vos yeux l'entretien que j'ai eu avec lui, et j'ose espérer que vous voudrez bien approuver le langage que je lui ai tenu. Au moment où des intérêts divers font des efforts réitérés pour prendre part aux grands travaux de chemin de fer qui ne peuvent

¹⁾ C'est nous qui soulignons.

manquer d'être entrepris dans la partie orientale de l'Europe, il vous semblera peut-être utile que nous n'y restions pas complètement étrangers. La conduite de l'Autriche et celle de l'Angleterre nous dictent, peut-être, celle que nous devons tenir nous-mêmes. Rien, sans nul doute, ne justifierait une opposition quelconque aux démarches qui se font en ce moment, tant à Constantinople qu'à Belgrade, et nous devons, ce me semble, au contraire, faire des vœux pour qu'elles aboutissent à un résultat satisfaisant. Aussi me suis-je abstenu, pour ma part, de toute intervention intempestive, mais il me paraît, si je ne me trompe, qu'il serait également impolitique de refuser notre concours à la Serbie qui se préoccupe avec tant de raison de ses intérêts essentiels dans un but parfaitement légitime.»¹⁾

M. de Lavalette va plus loin: non seulement il propose que la France aide la Principauté serbe par une intervention diplomatique mais aussi il demande au Gouvernement de Paris de l'aider matériellement, efficacement. Il plaide en faveur de l'envoi d'ingénieurs français en Serbie. Il réclame une aide financière pour Belgrade. «En autorisant des ingénieurs français à se mettre au service de la Serbie, ainsi conclue-t-il, en facilitant au Gouvernement serbe les moyens dont il a besoin pour construire son chemin de fer, loin d'avoir mis obstacle à la construction de la ligne entière, nous aurons, au contraire, contribué à lever une difficulté plus grave qu'on ne pense, et nous aurons concouru, avec d'autres, à des travaux qui nous intéressent au même point de vue que les grandes puissances de l'Europe.»²⁾

A Paris, on a à ce moment-là de très vives sympathies pour la petite puissance balkanique. La visite d'Iliya Garachanine à Paris en mai 1852 avait créé une atmosphère extrêmement favorable à la collaboration franco-serbe dans les Balkans. M. de Lavalette n'a pas attendu trop longtemps la réponse. Le 28 octobre 1852, le Ministre français des Affaires Etrangères lui écrivait:

«J'ai lu avec intérêt les informations, contenues dans un de vos derniers rapports, sur le chemin de fer projeté de Belgrade à Constantinople, et sur la démarche que l'Envoyé serbe dans cette ville a faite auprès de vous au sujet de cette entreprise.

«J'approuve le langage que vous lui avez tenu. Nous verrions avec plaisir que le Gouvernement serbe exécutât lui-même la partie de ce chemin qui sera sur son territoire; nous sommes même tout disposés à le seconder en ce qui pourrait dépendre de nous, mais à la condition que ses projets à cet égard seraient sérieux et ne seraient par au-dessus des ressources dont il peut disposer.»³⁾

De plus, le Ministre envoie en même temps une dépêche à M. de Ségur-Dupeyron, consul de France à Belgrade, pour le mettre au courant du rapport de M. de Lavalette et lui donner des instructions à ce sujet.

«Vous savez, Monsieur, lui écrit-il, qu'il est question de l'établissement d'un chemin de fer de Belgrade à Constantinople. M. de Lavalette m'a informé d'une démarche faite auprès de lui à cette occasion par l'envoyé serbe que lui a exprimé le désir de son gouverne-

¹⁾ Archives du M. fr. des Aff. Etrang., Turquie, volume 309, pp. 164—168.

²⁾ Archives du M. fr. des Aff. Etrang., Turquie, volume 309, p. 168.

³⁾ Archives du M. f. A. E., Turquie, volume 310, page 62.

ment d'effecteur par ses propres ressources la portion de ce chemin traversant le territoire serbe, et lui a demandé si le gouvernement du Prince-Président serait disposé à seconder cette entreprise. J'ai approuvé notre ambassadeur d'avoir accueilli cette démarche avec bienveillance, et je lui ai dit que nous accorderions volontiers au gouvernement serbe le concours de nos ingénieurs, pourvu que l'entreprise fût sérieuse et qu'il se fût préalablement assuré des ressources suffisantes pour la mener à bonne fin. Vous voudrez bien donner les mêmes assurances au gouvernement serbe, et l'inviter en même tems à nous fournir tous les renseignements qui permettront d'apprécier la valeur du projet qu'il a formé.»¹⁾

L'entreprise n'aboutit point. C'est l'Angleterre elle-même qui l'abandonne, au moins à ce moment-là²⁾. Nous en avons la preuve dans la réponse que M. de Ségur-Depuyron adressa au Quai d'Orsay:

«J'ai communiqué à Prince Alexandre lui-même les offres si obligeantes que vous m'aviez chargé de lui faire au sujet de la partie du chemin de fer de Belgrade à Constantinople qui devait traverser la Serbie. Le Prince vous est, Monsieur le Ministre, on ne peut plus reconnaissant de l'aide que le Gouvernement du Prince-Président était disposé à lui prêter. Malheureusement, cette idée de chemin de fer est abandonnée. Il ne paraît pas, du reste, qu'elle ait été prise au sérieux autre part qu'à la Porte et au Consulat général d'Angleterre à Belgrade. Mon collègue, Mr de Fonblanque en avait écrit souvent et avec chaleur à son gouvernement. Lord Malmesbury lui a fait savoir qu'il eût à ne plus s'en occuper, car il ne considérerait pas cette affaire comme chose de bonne foi.»³⁾

Cependant, la Porte continua les pourparlers avec d'autres sociétés.⁴⁾ Le Conseil d'Etat serbe, qui à cette époque était une instance avec un pouvoir suprême, s'en émut et demanda des éclaircissements au gouvernement de Belgrade. Le 13 septembre 1855, le Ministre serbe des Affaires Etrangères écrit au Conseil d'Etat que le gouvernement n'a pas réussi à obtenir le désintéressement de la Haute Porte au point de vue de la partie du chemin de fer Belgrade—Constantinople qui devait se trouver sur le territoire de la Principauté. Le gouvernement ottoman tenait à avoir la haute main sur toute la ligne. Il avait informé Belgrade que celle-ci serait déviée vers Vidine (Bulgarie), si le gouvernement serbe n'adhérait pas à ses vues. Le 12 octobre 1855, le puissant Conseil d'Etat serbe intima l'ordre au Ministre des Affaires Etrangères d'alarmer les grandes puissances et de leur demander d'aider la Serbie à obtenir le droit souverain de concession et de construction de voies ferrées sur son territoire⁵⁾.

¹⁾ Archives du M. f. A. E., Belgrade, volume 5, page 103.

²⁾ L'Angleterre avait déjà tant de difficultés au sujet des chemins de fer en Egypte. (Voir l'article dans le *Journal des Débats* du 2 mars 1852, page 1).

³⁾ Archives du M. f. A. E., Belgrade, volume 5, page 113.

⁴⁾ Le 22 septembre 1855, le *Journal des Débats* publiait une dépêche officielle de Constantinople où l'on soulignait l'importance des décisions prises par la Porte de confier de grands travaux industriels aux capitaux européens. «Le Gouvernement impérial, y disait-on, laissera la construction du chemin de fer de Constantinople à Belgrade à des compagnies composées d'actionnaires soit sujets de l'Empire, soit étrangers.»

⁵⁾ M. Alexa Yovanovitch (1846—1920), ancien président de la Cour de Cassation, ancien Président du Conseil (en 1900), juriste éminent, auteur fécond, en parle dans ses *Extraits des Archives du Conseil d'Etat* (Belgrade, 1909).

La Serbie, déchirée par des luttes intestines et surtout par la question dynastique¹), enjeu de la politique autrichienne et de l'influence russe, a l'air d'avoir relégué le problème de sa voie ferrée au second plan pendant une dizaine d'années. Toutefois, aussitôt qu'un prince éclairé, Michel Obrénovitch, accédera au trône serbe, en 1860, la question reviendra à l'ordre du jour. Le gouvernement l'étudiera très sérieusement. En 1864, la Skoupchtina, presque pieusement, écoute le prince Michel parler du chemin de fer «qui promet au pays le plus grand profit». Et — chose caractéristique de la francophilie et de la confiance que les Serbes ont pour la France! — il demanda aux Ministres des Finances et des Travaux publics d'inviter un ingénieur français pour étudier sur le terrain le projet d'une ligne de chemin de fer qui traverserait la Serbie «du Nord au Sud».

Au mois de juillet 1865, ce messie ferroviaire, l'ingénieur français, M. Cusse, se met au travail. Au mois de novembre de la même année, son rapport est déposé. Il prévoit une ligne qui va de Belgrade, longe le Danube jusqu'à Smédérévo et descend ensuite dans la vallée de la Morava. Il écarte la direction plus tard adoptée de Belgrade, par Toptchider et Ralya, à cause des difficultés techniques (le tunnel de Ralya). M. Cusse est pessimiste au point de vue de la rentabilité de ce chemin de fer. Les moyens financiers manquent, l'investissement d'un capital qu'il prévoit de 51.100.000 francs (4.357.447 ducats) serait prohibitif. Il trouve que la Serbie ferait mieux de construire de bonnes routes.

Les Serbes ne se découragent pas²). Le 13 octobre 1867, le prince Michel, dans son discours du trône, ravive l'idée d'une voie ferrée serbe. Il exprime l'espoir que la «chère Serbie ne tardera pas à être traversée par le chemin de fer». Et dans sa réponse, la Skoupchtina souligne cette déclaration, acclame le Prince et «s'empresse de formuler le vœu afin que cette entreprise, importante de tous les

¹) En 1858, le prince Alexandre Karageorgévitch (1842—1858) est proclamé déchu du trône serbe par la Skoupchtina, le jour de Saint André, et la dynastie Obrénovitch a été appelée à régner de nouveau.

²) Au mois de décembre 1866, arrive à Constantinople le nouvel ambassadeur de France auprès de la Porte, Bouret, qui, dès 1853, avait parcouru, en qualité d'envoyé extraordinaire du gouvernement de Paris, tous les Balkans, et s'était arrêté à l'automne de cette année plusieurs jours à Belgrade. Il envoya à Paris un rapport très favorable aux Serbes. (Archives du Ministère français des Affaires Etrangères, Belgrade, 17 août 1853). Entre lui et Ristitch, alors agent de la Serbie à Constantinople, se nouent des liens de cordialité. Le diplomate serbe fit à l'ambassadeur de France un long exposé sur les rapports serbo-turcs et, particulièrement, sur les arguments en faveur de la reprise des forteresses de Chabatz et de Belgrade. Comme contre-partie de la bienveillance du Sultan envers la Principauté encore vassale, Ristitch indiquait surtout la visite du Prince Michel à Constantinople (susceptible d'inspirer la confiance aussi bien aux hommes d'Etat qu'aux capitalistes de l'Europe entière), et le rétablissement des relations commerciales. Il agita le problème des chemins de fer balkaniques: «De Belgrade à Constantinople, chacun sur son territoire, nous pourrions construire les chemins de fer qui relieraient la Serbie à la Porte plus intimement que ne le fait le tribut imposé au pauvre peuple serbe par les Ottomans et qui, en même temps, transformeraient l'Empire ottoman en le rapprochant de l'Europe en l'appelant à une nouvelle vie et en lui offrant de nouvelles ressources». (*Relations extérieures de la Serbie*, vol. II, 1860—68, Belgrade, 1887, pages 537—538).

points de vue, s'accomplisse le plus tôt possible»¹⁾. Le 21 octobre, M. Milivoïé Blaznavatz, ministre de la Guerre et ministre intérimaire des Travaux publics, fait part à la Skoupchtina des conclusions de M. Cusse — en les combattant. Il est pour la construction du chemin de fer avec des capitaux étrangers. Mais il prévoit les conditions indispensables pour la réussite de l'entreprise: la ligne doit avoir des jonctions jusqu'à Salonique ou Constantinople, le contrôle de l'Etat doit être rigoureux et le capital ne doit pas être exagéré, cependant que le taux d'intérêt doit être très bas.

Entre temps, l'hégémonie de l'Autriche s'affirme dans les Balkans. Elle voyait très clairement que, pour assurer son influence sur la Serbie, elle devait la mettre sous sa dépendance économique absolue, et que la construction d'un chemin de fer en Serbie serait un des meilleurs moyens d'atteindre ce but. Comme la ligne Constantinople — Vidine — Orchava aurait pu favoriser plutôt les influences russe et ottomane et que la ligne Saraïévo — Mitrovitza était par trop audacieuse à ce moment-là, l'Autriche se résignait à se servir d'une autre ligne, susceptible de l'amener au coeur des Balkans. C'est pourquoi, en évoquant comme argument l'intention de la Turquie d'isoler complètement la Serbie par ses lignes de chemin de fer déjà projetées, elle offrait à celle-ci ses services. Elle lui promettait d'intervenir auprès du gouvernement turc pour le décider à prolonger sa ligne de chemin de fer jusqu'à Niche. En même temps, Vienne proposait au gouvernement serbe de l'aider à construire les chemins de fer ayant une jonction avec ses lignes ferrées à l'endroit le plus avantageux pour la Serbie.

Le gouvernement serbe, voyant les intérêts du pays en danger, craignant que la Turquie ne contourne le territoire de la Serbie et ne l'isole de toutes communications internationales, accepta les conseils et l'aide de l'Autriche et lui demanda d'user de son influence sur les marchés financiers mondiaux afin que le capital nécessaire à la construction de la voie ferrée serbe fût constitué.

L'Autriche s'empessa de maintenir ses promesses au gouvernement serbe et, la même année, sous l'influence d'un groupement de financiers autrichiens, une Société fut fondée, en vue de construire la ligne de chemin de fer qui relierait Baziache, sur le Danube, par la Serbie, avec Constantinople et Salonique. Les délégués de la Société et les représentants du gouvernement turc se réunirent à Constantinople, mais après une longue discussion, ils ne réussirent pas à se mettre d'accord, et la question des chemins de fer serbes resta, cette fois encore, en suspens.²⁾

Le 29 mai 1868, le prince Michel venait d'être tué et un changement survint au trône de Serbie. C'est le prince Milan qui venait d'être élu. Pendant sa minorité, le gouvernement de la Régence continuait les négociations et travaillait très activement à la solution de la question des voies ferrées.

¹⁾ *Srpské Noviné*, Belgrade, 16 octobre 1867.

²⁾ Le journal officiel de la Serbie, les *Srpské Noviné*, publiait, dans la deuxième moitié de l'année 1867, un compte-rendu de cette conférence sans résultat.

En 1871 (22 septembre), la Régence, dans la «prestona bes-séda» (discours du trône), reprend le thème de la voie ferrée à travers la Serbie. Elle déclare vouloir travailler en plein accord avec la Porte et l'Autriche-Hongrie. Un grand optimisme anime cette «besséda». «En jugeant d'après la conférence internationale qui eut lieu récemment à Vienne, y dit-on, il est possible que dans six mois nous aurons des jonctions à Alexinatz ou à Yankova Klissoura. Il faut que nous soyons prêts.» Le 3 novembre de la même année, le gouvernement déposa le projet de loi sur la «Convention Hirsch»¹). Au cours de la discussion, la Société Loebl, de Budapest, a télégraphié à Belgrade qu'elle ferait des conditions plus avantageuses que celles de Hirsch (qui avait calculé à 166.000 frs le coût du kilomètre). La convention ne fut pas votée, mais le principe de construction se vit confirmer par la majorité de la Skoupchtina²).

Cette fois-ci, le Gouvernement serbe s'adresse aux ingénieurs autrichiens, qu'il invite à venir pour vérifier et, en cas de besoin, compléter le tracé prévu par Cusse. Ces techniciens adoptèrent, sous réserve de quelques modifications, le plan de l'ingénieur français.

Entre temps, on s'occupe de la construction d'une ligne départementale, d'intérêt local. Les citoyens de la ville de Pojarévatz décidèrent de construire un chemin de fer de Pojarévatz à Doubravitz, sur le Danube, d'une longueur de 40 km. Ils demandèrent l'autorisation du gouvernement de la Régence en 1871. Ce dernier porta la demande à la connaissance du Parlement, qui, au début du mois de novembre 1871, adopta même une loi spéciale concernant la concession pour la construction de cette voie ferrée. Aussitôt que cette loi fut insérée dans les *Srpské Noviné*, une société se fonda sous le

¹) Le baron Hirsch, grâce à l'influence de Vieune, avait déjà obtenu en 1867 la concession de construire des chemins de fer orientaux: Salonique-Mitrovitz, Skoplyé—Ristovatz, Bellova—Constantinople, avec embranchement jusqu'à Dédéagatch.

²) La minorité, dont le porte-parole fut surtout M. Lyoubomir Kalyévitch, leader du parti libéral, insistait sur l'aspect agricole de la Serbie qui n'a pas encore besoin d'industrie, prétendait que le chemin de fer augmenterait le coût de la vie, soulignait que d'autres pays, surtout voisins, construisaient la voie ferrée pour des raisons militaires et demandait l'ajournement de la question. — Au moment du Congrès de Berlin, le baron Hirsch, parait-il, cherchera à prendre sa revanche. Dans son *Histoire diplomatique de la Serbie*, (pages 244—246), Yovan Ristitch raconte l'entrevue qu'il eut avec Andrassy au sujet du projet d'après lequel la Serbie devait s'engager à céder l'exploitation de ses chemins de fer à la Compagnie des chemins de fer ottomans, présidée par le baron Hirsch, sujet austro-hongrois. C'est le baron Schwegel qui l'aurait préparé. Le 26 juin 1878, Ristitch s'en va trouver Andrassy et lui déclara: «Vouloir nous engager à construire deux lignes de chemins de fer, vers Salonique et vers Sofia, qui coûteront au moins 5 à 6 millions de ducats; vouloir nous obliger à donner ensuite ce bien à un tiers, presque sans conditions, si nous désirons l'augmentation territoriale au sud-est; nous placer devant ce dilemme à la veille de l'examen de notre problème par le Congrès en nous disant: «C'est à prendre ou à laisser», — voilà ce qui ne signifie autre chose que nous mettre le couteau sur la gorge». Le comte Andrassy protesta de ses intentions bienveillantes, et ajouta: »Mon cher Monsieur Ristitch, sur ma parole de gentleman, croyez-moi, je n'ai même pas lu le projet de mon Directeur»; il accompagna sa phrase d'une pantomime qui voulait dire: «Ne prenez pas trop au sérieux ce que prétend le baron Schwegel». (Page 246). «Cette résistance décisive, écrit l'autobiographe, écarta la Concession Hirsch».

nom de «Première compagnie serbe des chemins de fer». Malgré toutes les autorisations et tous les privilèges, cette ligne n'a pas été construite, parce que sa construction aurait coûté trop cher, plus cher même que la somme prévue dans le projet. En outre, on s'aperçut que ses recettes seraient insuffisantes par rapport aux dépenses prévues pour son exploitation, et que les usagers, les habitants du département de Pojarévatz, seraient obligés de payer de lourds impôts et contributions provoquées par l'établissement de ce chemin de fer.

Après cet intermède, reprenons le récit des efforts faits par les Serbes en vue de la construction de la principale ligne de chemin de fer serbe.

Aux difficultés extérieures s'ajoutèrent celle de l'intérieur. L'activité du gouvernement se heurta à une opposition acharnée tant dans les couloirs du Parlement que dans la population du pays. La presse prévoyait une guerre prochaine avec la Turquie et exprimait la crainte qu'un grand emprunt pour la construction des chemins de fer ne pesât trop lourdement sur le budget de l'Etat déjà assez chargé par les crédits destinés à l'équipement de l'armée nationale. Les politiciens faisaient chorus et déclaraient ouvertement que, l'économie nationale étant insuffisamment développée, les chemins de fer n'étaient point indispensables à la Serbie.¹⁾ On disait, d'autre part, que la jonction des lignes serbes projetées ne serait pas assez assurée avec la voie ferrée turque au sud de la Serbie et que les chemins de fer serbes n'auraient qu'une importance locale, avec rapport insuffisant, ce qui grèverait encore davantage le budget de l'Etat et obligerait le peuple serbe à supporter de trop lourds impôts. Mais la plus terrible arme dont se servait l'opposition contre le gouvernement et contre la construction des chemins de fer était d'ordre international: la crainte d'une invasion ennemie en Serbie. On disait que les chemins de fer aideraient l'Autriche à assujettir entièrement la Serbie au point de vue économique²⁾, et qu'ils assureraient à la Turquie la possibilité stratégique de concentrer au plus vite son armée pour occuper la Serbie.

Le gouvernement de la Régence tint tête à l'opposition et, malgré tout, il continua à s'occuper de la solution de la question des chemins de fer. Ainsi, en 1873, le ministre des Travaux Publics ordonna aux ingénieurs serbes d'étudier le tracé des chemins de fer de Belgrade par la vallée de la Morava, à Alexinat, à la frontière serbo-

¹⁾ Tchedomily Miyatovitch, *Avons-nous besoin de chemins de fer?* Belgrade, 1871. Extrait de la revue *Yédinestvo*. — Yevrème Markovitch, *Avons-nous besoin de chemins de fer?* Réponse à l'article précité. Belgrade, 1871. — A. Orechkovitch, *La question des chemins de fer et la Serbie*, Belgrade, 1871; *Solution de notre question de chemin de fer*, Belgrade, 1874. — Radenik (Ouvrier), premier journal dans les Balkans, fondé par l'idéologue marxiste Svétoszar Markovitch le 1er juin 1871, cible le gouvernement de ses critiques. Il n'épargne pas non plus leur politique ferroviaire.

²⁾ Dans son *Histoire diplomatique de la Serbie* (*Diplomatska Istoriya Srbijé*), Yovan Ristitch relate la conversation qu'il a eue avec Andrassy, «chancelier d'Etat de la Monarchie austro-hongroise», le 7 juin 1878, à Vienne: «Andrassy n'avait rien contre l'extension de la Serbie à l'Est, jusqu'à Sofia, si l'on voulait, pourvu que les prétentions économiques et ferroviaires de l'Autriche-Hongrie fussent réalisées». (Page 171).

turque de l'époque. Il déclarait que les chemins de fer devaient être construits «à l'aide d'un emprunt extérieur par des entrepreneurs auxquels serait assuré le concours de l'Etat pendant la construction et l'exploitation (d'après le système des subventions), mais ni l'une ni l'autre ne pourraient en aucun cas être concédées à l'entrepreneur avec une garantie kilométrique minime, d'après le système des garanties». La jonction avec la ligne turque était la condition *sine qua non* du gouvernement serbe. Catégoriquement, il reprenait les conditions indiquées déjà par M. Blaznavatz: «Des garanties assurant la jonction de nos chemins de fer aux voies ferrées turques devaient être obtenues au préalable et cela dans deux directions — sur Salonique et sur Constantinople».

Les arguments avaient impressionné profondément la population, mais, petit à petit, le gouvernement gagnait du terrain et, démontrant les intérêts supérieurs de la politique de l'Etat, en 1873, au mois de juillet, il annonça dans le journal officiel (*Srpske Novine*, n-ros 206 et 207) qu'un concours était ouvert pour l'obtention d'une concession ferroviaire. Les offres devaient être remises (avec une caution de 500.000 francs) au plus tard le 2 septembre 1873, mais celui-ci fut prolongé jusqu'au 7 novembre 1873.

Quand le jour de l'adjudication vint, un seul compétiteur se présenta; mais après avoir bien étudié les conditions ci-dessus mentionnées, il déclara qu'il retirait ses propositions.

En réalité, ce n'était pas les conditions dures et irréalisables qui avaient fait retirer les offres de cet entrepreneur. Ce retrait avait une raison politique cachée. Voyant que les chemins de fer serbes seraient construits en dehors de son influence, l'Autriche déclara qu'elle se désintéressait complètement de leur sort, et le gouvernement serbe n'osant pas courir le risque, fit en sorte que cette question de la construction des chemins de fer en Serbie fut ajournée une fois de plus.

Le gouvernement serbe ne cessa, cependant, de poursuivre sa politique ferroviaire; sans tenir compte de l'opposition, il s'occupait du problème au cours des deux années suivantes. Des encouragements de l'extérieur, notamment de la Russie, sont venue fortifier la jeune Principauté. Dans le pays on se fait une idée plus juste de la valeur des chemins de fer. La démagogie bat en retraite. On sent que la Serbie se prépare à jouer un rôle moins secondaire dans les Balkans et en Europe. Le Parlement national s'occupe du problème sérieusement. Le 12-24 mars 1875, il vote une étude définitive de la ligne de chemin de fer fixée par cette loi, loi où la nécessité de la voie ferrée est solennellement proclamée: «Nous, Milan Obrénovitch, par la grâce de Dieu et par la volonté du peuple Prince de Serbie, avons promulgué et promulgons la décision du Parlement national ainsi conçue: L'intérêt de l'Etat et de la Nation exige la construction des chemins de fer de Belgrade jusqu'à la ville d'Alexinatz et, de là, plus loin à la frontière». La loi en précise les points principaux: «Cette ligne de voie ferrée passera par les vallées des rivières de Toptchidère, de la Koubrchnitza, de la Yassénitza et de la Morava, via Yagodina, Tchoupria, Paratchine, Déligrade et Alexinatz, jusqu'à la frontière où elle doit se relier aux chemins de fer ottomans.»

On prévoit et l'on vote immédiatement les crédits destinés aux travaux préparatoires. La loi autorise les ministres des Travaux publics et des Finances «à disposer de la Trésorerie générale de l'Etat pour la somme de 700.000 piastres», nécessaire pour «l'étude définitive de la dite ligne ferrée».

Le Ministre des Travaux publics était à ce moment M. Maritch, et celui des Finances M. Tchedomir Miyatovitch, dont le nom sera mêlé souvent à la question des chemins de fer serbes. A côté de la signature du prince Milan, ils apposèrent les leurs, et la loi fut publiée dans les *Srpské Noviné*.

Après la publication, le ministre des Travaux Publics donna les ordres nécessaires pour son exécution. Il convoqua, télégraphiquement, un ingénieur français, M. Poncent, en le chargeant d'établir le tracé de la ligne de chemin de fer. M. Poncent arriva à Belgrade et, aidé par des ingénieurs serbes et étrangers, il traça cette première ligne de chemin de fer, qui partait de Belgrade à Alexinatz, par la vallée de la Morava. Ce tracé a servi plus tard comme base pour la ligne principale de Belgrade à Nich.

En 1877, le ministre des Travaux publics ordonna aussi l'étude du tracé de Djounisse à Ristovatz, où fut avancée la frontière serbo-turque, toujours par la vallée de la Morava, ainsi que le tracé de la ligne Djounisse à Tzaribrod, à la frontière bulgare par la vallée de la Nichava. C'est M. Augustin, ingénieur autrichien, de Zagreb, qui avait été nommé directeur de ces travaux. Il prépara le projet des futures lignes de chemins de fer, et, en même temps, il donna un avis concernant toutes les dépenses nécessaires pour la construction de ces deux lignes.

Isolée politiquement et économiquement de l'Europe occidentale, à la merci des caprices et des volontés des grandes puissances, la Serbie ne pouvait songer à contracter à l'étranger un emprunt, faute de capitaux dans le pays. Les partis politiques ne désarmaient pas et continuaient à faire des difficultés au gouvernement. Les projets établis ne restèrent que projet. Ainsi tous les efforts des gouvernements serbes qui se sont succédés, furent, au fond, infructueux jusqu'au Congrès de Berlin.

2. LE CONGRÈS DE BERLIN ET LES CHEMINS DE FER SERBES

Aidés par les Russes, les Serbes, quoique insuffisamment prêts, entrèrent, en 1876 et 1877, en guerre avec la Turquie. La frontière serbe fut reculée. Plusieurs villes furent délivrées du joug turc. L'influence russe se faisait sentir en Serbie d'une façon prépondérante.

Mais les événements se succédaient avec une rapidité vertigineuse. Tout de suite après cette guerre victorieuse, qui apporta la gloire au Prince Milan, la Serbie se trouva seule et trompée dans ses espérances. Au lieu d'obtenir les avantages de sa victoire, elle s'est vu lésée dans ses intérêts par le Traité de Saint-Stefano. La Russie avait l'air de l'abandonner, pour créer la Grande Bulgarie, afin de pouvoir, par ce pays, assurer son prestige dans les Balkans, et paralyser la politique autrichienne. Cependant, cette manoeuvre de la diplo-

matie russe a été vite aperçue par l'Autriche-Hongrie, qui sentit ses propres intérêts menacés. D'autre part, c'est l'Angleterre qui prenait un rôle de protectrice de la Turquie et l'Allemagne, avec Bismarck à la tête, devenait, l'arbitre de la situation européenne. Bien entendu, elle soutenait la politique de l'Autriche-Hongrie avec persistance¹⁾.

Le Congrès des grandes Puissances qui eut à reviser le traité de Saint-Stefano et à résoudre la question de la Turquie d'Europe, a été convoqué à Berlin le 13 juin 1878, sous la présidence de Bismarck. La Serbie était autorisée à assister au Congrès, mais on ne lui a pas accordé le droit d'y participer et de défendre ses propres intérêts. Se voyant abandonnée par la Russie, le prince Milan s'adressa à l'Autriche-Hongrie. Bien entendu, l'Autriche-Hongrie sut profiter de cette circonstance et, en acceptant de soutenir ses intérêts devant le Congrès, elle exigeait de la Serbie qu'elle signât d'avance une convention par laquelle elle devait s'engager à passer un traité de commerce avec l'Autriche-Hongrie dans le plus court délai, à exécuter son réseau de chemins de fer et à résoudre la question de la navigation sur le Danube. Pour obtenir l'appui de l'Autriche avant la réunion du Congrès de Berlin, Yovan Ristitch, ministre serbe des Affaires Etrangères, s'arrêta à Vienne pour rencontrer le comte Andrassy, Ministre des affaires Etrangères d'Autriche-Hongrie.

Dès ce moment la Serbie était liée.

Le Congrès de Berlin proclama l'indépendance de la principauté serbe. Les départements de Niche, Pirot et Vranje s'y incorporèrent. On ne lui laissa pas, cependant, tout le territoire recouvré en 1876—77²⁾. Elle devait prendre à sa charge une grosse partie de la dette publique ottomane.

¹⁾ Voir: *Histoire diplomatique de l'Europe 1871—1914*, publiée sous la direction de M. H. Hauser, professeur à l'Université de Paris, 1929, T. I., pp. 117—150.

²⁾ C'est l'article XXXVI qui traçait les frontières serbes:

»La Serbie reçoit les territoires inclus dans la délimitation ci-après:

La nouvelle frontière suit le tracé actuel en remontant le «thalweg» de la Drina depuis son confluent avec la Save, laissant à la principauté le Mali Zvornik et Sakhar, et continue à longer l'ancienne limite de la Serbie jusqu'au Kopaonik, dont elle se détache au sommet du Kaniloug.

De là, elle suit d'abord la limite occidentale du Sandjak de Niche par le contrefort sud de Kopaonik, par les crêtes de la Maritza et Mrdar Planina, qui forment la ligne de partage des eaux entre les bassins de l'Ibar et de la Sitnitza d'un côté, et celui de la Toplitza de l'autre, laissant Prépoltz à la Turquie.

Elle tourne ensuite vers le Sud par la ligne de partage des eaux entre la Brvenitza et la Medvédja, laissant tout le bassin de la Medvédja à la Serbie, suit la crête de la Golyak Planina blanc (formant le partage des eaux entre la Kriva Rička d'un côté et la Polyanitza, la Vétarnitza et la Morava de l'autre) jusqu'au sommet de la Polyanitza. Puis elle se dirige par le contrefort de la Krapina Planina jusqu'au confluent de la Koinska avec la Morava, traverse cette rivière, remonte par la ligne de partage des eaux entre le ruisseau de Koinska et le ruisseau qui tombe dans la Morava près de Néradovtze, pour rejoindre la Planina Světi Ilia au dessus de Trgovichté. De ce point, elle suit la crête de Světi Ilia jusqu'au mont Klioutch, et, passant par les points indiqués sur la carte par 1516 et 1547 et par la Babina Gora, elle aboutit au mont Tzrni Vrh.

A partir du mont Tzrni Vrh, la nouvelle délimitation se confond avec celle de la Bulgarie, c'est-à-dire:

Toujours est-il que, à partir du Congrès de Berlin, le problème des chemins de fer serbes devint international dans le meilleur et le plus ample sens du mot. Si les obligations de la Serbie augmentaient par ce fait, ses droits, par contre-coup, se plaçaient non seulement sous les auspices mais aussi sous la véritable garantie des grandes puissances européennes. L'affaire des fameux raccords se compliqua considérablement, mais en même temps elle se vit imprimer un mouvement régulier. Nous en avons dit un mot à propos de la ligne Saraiévo — Ouvatz — Mitrovitza — Salonique et nous y reviendrons plus tard.

Insistons ici sur les clauses de l'article XXXVIII du Traité de Berlin, qui remettait à la Serbie l'héritage des engagements pris par l'Empire ottoman au point de vue des chemins de fer balkaniques. Le texte vaut d'être cité en entier :

«La Principauté de Serbie est substituée, pour sa part, aux engagements que la S. Porte a contractés, tant envers l'Autriche-Hongrie qu'envers la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe, par rapport à l'achèvement et au raccordement, ainsi qu'à l'exploitation des lignes ferrées à construire sur le territoire nouvellement acquis par la Principauté.

Les conventions nécessaires pour régler ces questions seront conclues après la signature du présent Traité, entre l'Autriche—Hongrie, la Porte, la Serbie, et, dans les limites de sa compétence, la Principauté de Bulgarie».

Simultanément, les délégations autrichiennes et serbes mettaient au point la convention dont les lignes principales étaient déjà établies à l'occasion de l'entretien Andrassy—Ristitch. Le 8 juillet (26 juin, vieux style) 1878, les deux ministres au nom de leurs gouvernements respectifs signèrent à Berlin la «Convention entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie concernant les chemins de fer, le commerce et la régularisation des Portes de Fer». Le document est très précis, lourd de conséquences. L'Autriche-Hongrie prend entre ses mains la direction des affaires financières et économiques du Nord des Balkans, tout en ayant l'air d'aider la Serbie¹).

Voici le texte de cet instrument diplomatique qui, d'un seul coup, engloba trois des problèmes les plus épineux des relations de la petite Principauté avec la puissante Monarchie Austro-Hongroise :

La ligne frontière suit la ligne de partage des eaux entre la Strouma et la Morava par les sommets du Strecher, Vilogolo et Méchide Planina, rejoint par la Gatchina, Tzerna Trava, Darkovska et Draïnitza Planina, puis le Dechtchani Kladdenatz, la ligne de partage des eaux de la Haute Soukova et de la Morava, va directement sur le Stol et en descend pour couper, à 1000 mètres au nord-ouest du village de Ségoucha, la route de Sofia à Pirote. Elle remonte, en ligne droite, sur la Vidlitch Planina, et, de là sur le mont Radotchina, dans la chaîne du Kodja—Balkan, laissant à la Serbie le village de Doikintzi et à la Bulgarie celui de Sénokosse.

Du sommet du mont Radotchina, la frontière suit vers le nord-ouest la crête des Balkans par Tziprovetz—Balkan et Stara Planina jusqu'à l'ancienne frontière orientale de la principauté de Serbie près la Koula Smilyova—Tchouka et, de là, cette ancienne frontière jusqu'au Danube qu'elle rejoint à Rakovitza.

¹) Yovan Ristitch, dans son *Histoire diplomatique de la Serbie* (page 248) écrit : «Nous avons le 26 juin (v. s.), conclu à Berlin une convention sur les chemins de fer, sur le commerce et le défilé du Djerdape. Elle a été conclue sur un pied d'égalité (na ravnoi nozi)».

«1^o Le Gouvernement austro-hongrois s'engage à raccorder dans le délai de trois ans son réseau de chemins de fer à celui de la Serbie à Belgrade. De son côté le Gouvernement serbe s'engage à construire, raccorder et exploiter, en conformité avec les décisions du Congrès, les lignes ferrées projetées qui se dirigeront vers son ancienne frontière d'Alexinatz, d'un côté, par Bellova et, de l'autre, par la voie de Salonique—Mitrovitzza. Il s'engage, en même temps, à construire et faire exploiter la ligne de jonction entre Belgrade et Niche.

Les travaux de construction de ces différentes lignes devront être terminées dans le délai de trois ans.¹⁾

Les deux Gouvernements agiront d'accord afin d'assurer la construction et le raccordement simultanés des lignes de jonction respectives bulgares et ottomanes.

La construction et l'exploitation de ces lignes seront uniformes et les règlements y relatifs devront concorder autant que possible avec ceux en vigueur sur les grandes lignes de l'Autriche-Hongrie et sur celle du réseau de l'ancienne Roumélie.

Dans ce but, il sera établi à Vienne, immédiatement après la conclusion de la paix, une commission composée des délégués de l'Autriche-Hongrie, de la Serbie, de la Turquie et de la Bulgarie, laquelle aura pour tâche d'élaborer des conventions entre les Etats sus-mentionnés et les compagnies intéressées, à l'effet de mettre à exécution les stipulations qui précèdent et, d'autre part, de diriger et de surveiller, au nom des Gouvernements respectifs et dans les limites de sa compétence, l'exploitation de toutes les lignes en question.

2^o. Les relations commerciales entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie seront réglées de manière à faciliter, autant que possible, l'échange des provenances réciproques et à favoriser le développement non interrompu des rapports intimes et stables entre les deux pays. En égard aux besoins particuliers des provinces limitrophes, le commerce de frontière sera soumis à un traitement spécial.

Dans cette intention, l'Autriche-Hongrie et la Serbie s'engagent réciproquement à conclure un traité de commerce répondant au but sus-indiqué.

On étudiera en même temps la question d'une union douanière à conclure entre les deux pays, en tant qu'il pourrait être trouvé dans l'intérêt des deux parties contractantes.

Pour quelque forme qu'on décide, les deux parties s'engagent à conclure une convention à ce sujet aussitôt après la ratification de la paix.

Les délégués des deux Etats se réuniront à cet effet à Vienne quatre mois après cette date ou plus tôt si faire se peut.

3^o. L'Autriche-Hongrie se chargeant de faire exécuter les travaux de régularisation des Portes de fer et des Cataractes d'Orchava, sans demander le concours financier de la Principauté, celle-ci s'engage à accorder toutes les facilités qui pourraient être réclamées dans l'intérêt de l'exécution des travaux, en tant qu'il y aura nécessité de se servir provisoirement de la rive serbe.

Le traitement de la nation la plus favorisée est assuré à la Serbie par rapport à la navigation à travers les Portes de fer.

Les deux Gouvernements s'engagent à faire approuver, s'il le faut, la présente convention par les Corps législatifs de leurs pays.»

¹⁾ Dans son *Histoire diplomatique de la Serbie*, Yovan Ristitch écrit: «Nous aurions souhaité que le délai pour la construction des chemins de fer (trois ans) fût plus long, mais cela ne fut pas possible, le même délai étant prévu dans la Convention austro-turque». (Page 244).

C'est de cette convention que découleront toutes les décisions et toute l'activité relatives aux chemins de fer serbes pendant l'époque qui va du Congrès de Berlin à la proclamation du Royaume de Serbie.

3. DU CONGRÈS DE BERLIN (1878) À LA CONVENTION DES CHEMINS DE FER ENTRE L'AUTRICHE-HONGRIE ET LA SERBIE (9 AVRIL 1880)

Le gouvernement de Belgrade s'employa sans tarder à se conformer à la dernière clause de la Convention Andrassy—Ristitch et fit voter par le Parlement serbe une loi se rapportant à l'approbation de la convention. L'article premier approuvait «la convention qui a été conclue entre la Serbie et l'Autriche-Hongrie le 26 juin (8 juillet) de cette année à Berlin, concernant les chemins de fer, le commerce et la régularisation des Portes de fer (Djerdape)» en reprenant le texte *in extenso*. L'article II stipulait qu'en exécution de cette loi, tous les nouveaux projets des conventions et des accords spéciaux que la Serbie se proposerait de conclure avec l'Autriche-Hongrie à l'avenir, «devraient être soumis et approuvés auparavant par les Corps Législatifs». — Le Parlement serbe n'oublia pas non plus qu'il s'était déjà occupé du problème ferroviaire et qu'il avait déjà voté une loi sur la nécessité des chemins de fer en Serbie. Aussi, dans cette nouvelle loi, rappela-t-il celle du 12 mars 1875. L'article IV était rédigé en ces termes: «La loi du 12 mars 1875 concernant sa construction de la ligne des chemins de fer de Belgrade à Alexinatz et plus loin jusqu'à la frontière, restera en vigueur toujours tant qu'elle ne sera pas en contradiction avec la présent loi». — L'article précédent prévoyait la mise en vigueur de la loi aussitôt après la signature du Prince, et, comme il s'agissait d'une affaire d'ordre général, l'exécution de la loi avait été confiée au Conseil des Ministres. Signée par le Prince et les six ministres en exercice, la loi parut dans les *Srpské Novine*.

Epuisée financièrement par la guerre serbo-turque, tiraillée par l'opposition de certains parlementaires, sans crédit, la Principauté se débattait dans des difficultés insurmontables. Mais la Convention ne resta point lettre morte.

L'Autriche-Hongrie veillait. Sa diplomatie ne perdait pas de vue le problème qui se rattachait indissolublement à la politique générale des Empires Centraux, et les Parlements de Vienne et de Budapest ne manquaient pas de concentrer dessus leur attention.

Dans la Délégation Hongroise à Vienne, à la séance du 29 décembre, 1879, Desider Silagy et L. Karman interpellent à ce sujet le baron Haymerlé, ministre des Affaires Etrangères. C'est le procès-verbal de la Délégation Hongroise qui nous renseignera le mieux sur la suite des pourparlers.

Les deux parlementaires hongrois s'inquiètent de savoir si la Serbie tiendra les engagements de l'accord du 8 juillet 1878. Le ministre leur répond que l'affaire suit son cours et qu'on s'attend à un résultat. Il rappelle que depuis douze ans il s'agit de savoir si le chemin de fer traversera la Bosnie ou la Serbie et que le Congrès de Berlin a tranché la question. Le 5 juin 1879, le comte Andrassy re-

commande au baron Herbert, représentant de l'Autriche-Hongrie, à Belgrade, d'inviter le gouvernement serbe à envoyer à Vienne un représentant en vue de mener les pourparlers. Celui-ci, M. Ranko Aliméitch, ministre des Travaux publics, rédige avec les chancelleries de Vienne un projet détaillé, d'après lequel la Serbie ne pouvait pas effectuer la jonction de ses chemins de fer au Sud avant de l'avoir réalisé au Nord avec les chemins de fer austro-hongrois et que la Principauté devait se conformer aux tarifs des chemins de fer hongrois. Le ministre autrichien cite ensuite la note de M. Ristitch dans laquelle il se déclare prêt à entamer les pourparlers pour un traité commercial et une convention ferroviaire entre les deux pays, mais sous condition que ceux-ci se fissent à quatre: entre l'Autriche—Hongrie, la Bulgarie, la Turquie et la Serbie. «Vous savez que notre ligne, dit M. Ristitch, n'a que la perspective d'être une ligne de transports internationaux, c'est pourquoi si sa construction n'a pas lieu en même temps que celle des autres lignes destinées à relier l'Orient à l'Occident, s'ensuivra forcément la ruine économique de la Principauté. Que le Gouvernement autrichien prenne l'initiative de convoquer cette commission internationale à Vienne, et nous vous assurons d'avance que nous y enverrons incessamment nos représentants. Dès que cette commission aura réglé les questions relatives à sa compétence, rien n'empêche d'exposer devant elle les questions qui peuvent faire l'objet d'un traité à part, entre les états limitrophes, et qui seront ainsi réglées plus aisément et plus vite». M. Haymerlé ajouta que, par une note du mois d'octobre 1879, il avait décliné catégoriquement la méthode suivant laquelle M. Ristitch envisageait de conduire les pourparlers, en faisant remarquer que la »convention à quatre«, d'après le traité de Berlin, ne concerne que les provinces annexées. «Le gouvernement de l'Autriche-Hongrie et de la Serbie, y était dit, doivent être bien d'accord entre eux avant de paraître, avec des propositions précises, devant la Turquie et la Bulgarie». Le 3/15 novembre 1879, dit le Ministre, une nouvelle note a été expédiée à Belgrade, à laquelle M. Ristitch donna une brève réponse. Le 13 décembre, selon l'exposé du ministre viennois, on avait ordonné au baron Herbert de se rendre sur le champ à Niche et de ne pas rentrer à Vienne, avant d'avoir achevé toutes les questions concernant le traité et avant d'avoir en même temps exigé que, dès le commencement de l'année 1880, un représentant serbe soit délégué à Vienne, muni de pleins pouvoirs pour traiter toutes les questions et même signer, éventuellement, un contrat avec la Société qui sera choisie pour la construction du chemin de fer». M. Haymerlé concluait en exprimant l'espoir que le représentant du gouvernement serbe viendrait à Vienne dans le plus bref délai.

Le Dr Max Falk tint, dans les Délégations, à insister sur la thèse autrichienne: «Il ressort évidemment, de la réponse du Ministre, que l'Autriche-Hongrie n'admettra jamais que la concession des chemins de fer serbes soit exploitée par quelqu'un susceptible de porter atteinte aux intérêts de l'Autriche-Hongrie. Je prie, donc le Ministre de trouver une société convenable à qui l'on puisse confier l'exploiti-

tation des chemins de fer serbes en tenant compte des intérêts austro-hongrois, et de la recommander au gouvernement serbe»¹⁾

Dans la Commission budgétaire de la Délégation d'Autriche, on n'hésita pas à attaquer la Serbie «qui ne faisait pas honneur à ses engagements internationaux». Le rapporteur Planer ne choisissait pas trop ses expressions, de sorte que le Dr Riguer, leader tchèque, s'éleva contre ces attaques, à la fois ingénieusement et éloquemment. M. Stourm, membre de la Section budgétaire, lui lança »l'injure« de l'époque: «Vous êtes un avocat de la Serbie!»

La presse de Vienne et de Budapest entreprit alors, au début de 1880, une grande campagne contre la politique ferroviaire de la Serbie. Des nouvelles alarmistes ne cessaient d'y paraître. Le journal *Pester Lloyd* (21 janvier 1880), annonçant la conclusion d'un traité commercial et douanier entre la Serbie et l'Angleterre, affirmait qu'une compagnie anglaise avait obtenu la concession de la ligne Niche—Vranyé et que le tronçon Niche—Bellovo était attribué à une société belge. *La Presse* (Vienne, 23 janvier 1880) expliquait la démission de M. Ranko Alimepitch, ministre des travaux publics, par «un revirement de la politique serbe au sujet des chemins de fer».

La presse yougoslave en Autriche-Hongrie, particulièrement, la *Zastava* (Novi Sad, 6/18 janvier 1880), signale la pression exercée par l'Autriche-Hongrie sur la Serbie en vue d'assurer d'abord la jonction Nord de ses chemins de fer. Ce journal, dans son numéro du 9/21 janvier 1880, par un article de fond, posa courageusement le problème: «Seule une société serbe par actions sous la garantie du gouvernement de Belgrade assurerait la prospérité et l'indépendance du réseau ferré des Serbes». Il préconise l'émission par le gouvernement serbe d'un papier-monnaie à base or, inconnu jusque là en Serbie, qui servirait à l'achat d'un million de dinars de ces actions et qui constituerait la seule garantie de l'indépendance économique de la Principauté serbe.

Une interpellation des députés serbes, Svétozar Karapéchitch et Michel Terzibachitch, adressée au ministre serbe des Affaires Etrangères, permet à Yovan Ristitch de s'expliquer devant la Skoupchtina et d'affirmer que la Serbie reste fidèle à ses engagements²⁾

¹⁾ «Niche — ainsi le raconte Yovan Ristitch dans son *Histoire diplomatique de la Serbie* — Niche, me dit le comte Andrassy au Congrès de Berlin, est le »Knotenpunkt« (»noeud«) du réseau ferroviaire Constantinople — Sofia et Salonique — Mitrovitza. Une administration unique y est indispensable, et celle-ci ne peut être assurée que si l'exploitation est entre les mains d'une même compagnie. C'est pourquoi je vous conseille de ne soulever aucune difficulté à ce sujet, si vous ne voulez pas mettre en danger vos aspirations à l'extension territoriale et même la conquête de Niche». Ristitch est dans une situation délicate. Il invoque les difficultés financières. Il finit par émettre la thèse serbe: garder l'exploitation; la céder à la société désignée par le comte Andrassy, en donnant la priorité à cette société, à conditions égales, ou, enfin, céder à cette société la construction de chemins de fer sans garantie de l'Etat. Andrassy se réserva le droit d'examiner cette dernière solution. C'est ce jour-là qu'Andrassy désigna le baron Schwegel, directeur des affaires commerciales, pour entrer en contact avec Ristitch (pages 172—173).

²⁾ La *Zastava*, Novi Sad, 22 janvier 1880.

Un technicien serbe, Manoïlo Maritch, représentant autorisé du gouvernement de Belgrade, arrive à Vienne, dans la deuxième moitié du mois de janvier 1880.

On laissa de côté l'ensemble des questions économiques et la régularisation de la navigation sur le Danube, et l'on étudia spécialement le problème des chemins de fer. M. Maritch, avec le baron de Schwegel, conseiller intime de S. M. Impériale et Royale Apostolique, chef de bureau au Ministère des Affaires Etrangères, élaborait une convention sérieuse, fouillée, à la fois technique et politique. Tout ce que le droit des gens et la science avaient trouvé pour régler la création et la circulation des chemins de fer ainsi que les relations ferroviaires, tout est contenu dans cette Convention, que le baron Schwegel et le ministre Maritch, comme plénipotentiaires de leurs gouvernements et de leurs souverains, signèrent dans la capitale autrichienne le 9 avril (22 mars, v.-s.) 1880¹⁾.

Si longue qu'elle soit, l'analyse détaillée de cette Convention nous paraît indispensable à tous les points de vue. Les relations entre la Serbie et l'Autriche-Hongrie s'y reflètent clairement: c'est une lutte d'un Etat en plein développement politique et économique avec une grande puissance dont l'expansion n'a pas de limites. Le premier cherche à sauver son indépendance; l'autre cède sur tous les points admis par le code international, afin de s'assurer une prédominance sur tous les autres pays.

L'Autriche cherchait à s'emparer la première de la Serbie sillonnée par le rail; elle craignait même la Turquie. C'est pourquoi elle demandait au gouvernement de ne placer ni l'un ni l'autre des deux embranchements au Sud de Niche avant la ligne de jonction du Nord, y compris le raccordement à Belgrade avec la ligne de jonction hongroise qui sera déjà achevée à cette époque.

¹⁾ Les journaux viennois annonçaient le 19 janvier 1880 que la conférence serbo-autrichienne était ouverte et que la première séance avait duré de 11 heures du matin à 3 heures de l'après midi. A côté du président Schwegel et de Maritch, y assistait le conseiller hongrois Berethvech, auquel se joignit bientôt le représentant du gouvernement hongrois M. Ribari. — La *Zastava* du 11 février 1880 annonçait que les négociations avec M. Maritch étaient interrompues, «à cause des divergences sur la jonction des chemins de fer de l'Etat serbe avec ceux de l'Autriche-Hongrie, sur le point de départ des travaux et sur les tarifs». «M. Maritch, disait le journal, attend des instructions de son gouvernement.» — Avant la *Zastava*, le *Neuer Wiener Tageblatt* (23 janvier 1880) écrivait: «Il nous est signalé, de Budapest, que le gouvernement serbe aurait prescrit à M. Maritch de ne pas adhérer aux articles les plus importants sur lesquels insiste l'Autriche, surtout aux clauses se rapportant aux tarifs et au choix de la Société concessionnaire que doit choisir la Serbie». — La *Deutsche Zeitung* publiait en même temps (15 février 1880) une nouvelle suivant laquelle «la concession pour la construction des chemins de fer serbes (Ouest de Belgrade — Yagodina — Alexinat — Niche et Niche — Tzaribrode et Niche — Vranjé) était confiée à un entrepreneur russe Baranof, qui accepte la concession sans la garantie du gouvernement». Le journal ajoutait: «On nous communique que la Serbie dans la question des chemins de fer cèdera sur tous les points, à condition que l'Autriche-Hongrie construise à ses frais un pont sur la Sava près de Belgrade. Et en ce cas, Baranof commanderait en Autriche tous les matériaux de transport et commencerait aussitôt la construction de la ligne de Belgrade». — La nouvelle fut démentie par le Bureau de correspondance de Vienne.

«Les parties contractantes, disait la Convention, réuniront leurs efforts afin d'assurer le plus tôt possible l'exécution prévue au point 1 de la Convention conclue à Berlin le 8 juillet (26 juin) 1878 des jonctions entre les chemins de fer serbes, bifurquant à partir de Niche, d'un côté, et la ligne existante de Salonique—Mitrovitza, ainsi que de celle de Constantinople—Bellova, de l'autre, de manière que les dites jonctions soient achevées et livrées à l'exploitation également jusqu'au 13/3 juin 1883». Un accord était en même temps prévu entre les Gouvernements contractants et les Gouvernements de Turquie et de Bulgarie, afin d'activer la conclusion des arrangements nécessaires.

Les articles IV et V prévoyaient un pont fixe à construire sur la Save, servant à relier les lignes de chemins de fer réciproques, entre la ville de Belgrade et les îles situées en amont, à l'endroit et de la manière qu'une Commission spéciale d'experts délégués simultanément à cet effet par les Gouvernements de Hongrie et de Serbie devait désigner¹). Cette commission avait à fixer aussi les travaux indispensables pour garantir les rives et régulariser le cours du fleuve. Six mois au plus tard après l'échange des ratifications de la Convention, la Commission devait élaborer le plan et le devis du pont à construire sur la Save et ceux des travaux à entreprendre réciproquement pour régulariser le fleuve et garantir les rives, et soumettre ces pièces à l'approbation des deux Gouvernements. Il était entendu que les ponts d'inondation éventuellement nécessaires sur le territoire de l'une ou de l'autre partie ne rentreraient pas dans le devis de la Commission. L'établissement de la station de Belgrade et la situation du pont sur la Save étant en corrélation, la commission était appelée à présenter son avis sur ce point.

Les frais des travaux du pont sur la Save, ainsi que ceux pour la régularisation du fleuve et pour la garantie des rives, travaux qui seraient reconnus indispensables pour assurer la stabilité du pont, devaient être supportés par moitié par les Gouvernements de Hongrie et de Serbie ou respectivement par les concessionnaires, choisis d'un commun accord²).

La construction du pont fixe sur la Save devait être terminée à l'époque prévue pour la jonction des deux lignes, 15/3 juin 1883 (Article VI).

L'article VII était destiné à calmer l'opinion publique des deux pays: «Le pont sur la Save, y lit-on, ne pourra, sans le consentement spécial de l'une des deux parties contractantes, être employé par l'autre, soit en temps de paix, soit en temps de guerre, ni à des transports de troupes, ni à un but de guerre quelconque, ni être fortifié ni détruit.»

Par l'article VIII, la Serbie gardait la remise et la réception des trains à Belgrade. Un service des chemins de fer devait être arrêté par

¹) La commission qui en fut chargée remplit sa mission quelques mois plus tard, et au début d'octobre 1880 l'endroit était désigné.

²) Le jour de la signature de la convention, on précisa qu'une Commission déléguée par le Gouvernement serbe «interviendra à Budapest à l'adjudication des travaux de construction du pont sur la Save.»

un arrangement d'exploitation des deux Gouvernements et la manipulation douanière devait se faire pour la Hongrie à la station de Zémoun, et, pour la Serbie, à Belgrade. Cela n'excluait pas toutefois le droit de organismes, d'une des parties contractantes de procéder sur le territoire de l'autre et dans la proximité du bureau douanier frontière, à des actes émanant de leurs fonctions afin de faciliter le trafic et de sauvegarder les intérêts des deux fiscs. Il était, cependant, prévu à cet égard, selon le besoin, un arrangement particulier.

Il était de même arrêté en principe, que l'entretien et l'exploitation du tronçon situé entre la frontière hongroise-serbe et la station de Belgrade, sauf cette station même, dont l'usage en commun reste toutefois concédé au chemin de fer hongrois, seraient, ainsi que le pont sur la Save, remis au chemin de fer voisin hongrois et que les modalités y relatives, y compris le mode de dédommagements pour l'exploitation du tronçon, seraient fixées dans l'arrangement d'exploitation cité ci-dessus.

Sur tout le parcours des chemins de fer à construire, aucune différence n'était prévue entre les sujets des parties contractantes, quant au prix de transport et aux taxes publiques, comme au temps et mode d'expédition.

Les marchandises importées de l'un des deux Etats dans l'autre, soit pour y rester, soit pour y passer en transit, ne devaient y être, sous aucun des rapports sus-mentionnés, traitées moins favorablement que les marchandises qui sortent de cet Etat ou qui y restent.

En outre, l'exploitation de ces lignes, de même que leur construction, devaient être indentiques à celles des grandes lignes de l'Autriche-Hongrie. Leurs règlements devaient concorder, autant que possible, avec ceux de l'Autriche-Hongrie, notamment les droits et les obligations des chemins de fer vis à vis des intérêts du public.

Du reste, cette unification s'étendait aux voies dont l'écartement entre les rails devait être de 1m 436, au matériel roulant, ainsi qu'aux moyens de signalisation à introduire sur les deux lignes en question. (Article X).

La convention recommandait des expéditions directes et des tarifs communs pour le transport des voyageurs et des marchandises entre les stations importantes d'Autriche-Hongrie, et celles de Serbie, et les pays au-delà des Balkans; tout en laissant à chacun des deux Gouvernements la pleine liberté de fixer les tarifs de trafic local, sur leurs territoires respectifs pour les marchandises de provenance indigène, non destinées à l'exportation et qui par suite n'ont pas eu à acquitter les droits de douane.

La Serbie accordait à l'Autriche-Hongrie le traitement de la nation la plus favorisée pour le trafic international et le transit, de manière que la Serbie n'aurait pas à appliquer, sur ses lignes à construire en vertu de cette convention, aux marchandises et autres objets de transport quelconques qui sont exportés de Serbie dans des pays tiers ou qui passent la Serbie en transit, ni directement ni indirectement, des taxes kilométrique inférieures, ni d'autres facilités, ni d'autres faveurs, que celles qui seraient appliquées aux mêmes articles dans le trafic avec l'Autriche-Hongrie. Réciproquement, la Serbie devait jouir des

mêmes avantages sur la ligne de jonction hongroise aboutissant à Budapest, ainsi que sur les lignes qui reliaient alors Budapest à Vienne, tant que des droits déjà existants, acquis en vertu de concessions ou en vertu d'un autre titre, ne s'y opposaient pas.

En même temps, on recommandait aussi les prix unifiés sur les deux voies ferrées (Article XI).

La signification internationale des deux voies austro-hongroise et serbe était bien marquée par l'article XII de la convention ainsi stipulé: «Comme les deux voies mentionnées ont pour but d'établir non seulement une communication directe entre la Monarchie austro-hongroise et la Serbie, mais encore la communication indirecte de la Principauté de la Serbie avec le continent européen, d'une part, et de l'Autriche-Hongrie avec les arrières-pays des Balkans, de l'autre, les deux Gouvernements, en fixant d'un commun accord le service des trains, auront soin que les trains de voyageurs et de marchandises qui desserviront sur ces lignes, selon le besoin, le transit, reçoivent, autant que possible, une correspondance directe et commode avec les lignes hongroises contiguës. Les deux Gouvernements agiront d'accord pour assurer à ces trains une correspondance conforme également sur les lignes turques et bulgares».

Quant au nombre de trains de voyageurs en transit, il était expressément stipulé, dans le même article, qu'il y aurait deux trains au moins par jour, allant dans chaque direction, pour le transport de la poste et des voyageurs, dont un au moins dans chaque direction devait avoir une vitesse de 40 kilomètres à l'heure, au minimum, y compris les haltes. (Cette vitesse minimum pouvait, les premiers six mois à partir de la mise en exploitation, être réduite à 35 kilomètres à l'heure, haltes comprises).

On avait prévu les garanties nécessaires pour la circulation (article XIII), les mesures sanitaires (article XIV), l'exercice du droit territorial et de surveillance par des commissaires permanents, dans tous les cas qui ne relèvent pas directement du pouvoir judiciaire, de police ou des finances des autorités locales compétentes, ou qui ne sont pas réglés d'une autre manière (article XV).

Les autorités chargées du contrôle des chemins de fer des deux Gouvernements contractants, ainsi que les directions des deux lignes de jonction, étaient autorisées à correspondre directement entre elles pour toutes les questions relatives à l'exploitation et au trafic.

Sur la demande du plénipotentiaire serbe, on prévint que, — la station de Belgrade n'étant commune que sous le rapport du service de l'exploitation, — *la Serbie y exercerait, ainsi que sur le tronçon situé entre cette station et la frontière serbo-hongroise, la pleine souveraineté territoriale, (y compris le droit de justice et de police).*

Les deux parties contractantes se promettaient réciproquement de n'accorder sciemment ni emploi, ni travail dans les postes créés par suite de la présente convention sur le territoire de l'autre partie, à des individus qui auraient été régulièrement condamnés pour crimes ordinaires ou délits, pour contrebande grave aux lois de finances. Elles s'engageaient à imposer les mêmes obligations aussi aux concessionnaires respectifs.

En ce qui concerne le service et la discipline, les fonctionnaires et employés de l'un des Etats contractants, stationnant en vertu de cette convention sur le territoire de l'autre, devaient dépendre et relever exclusivement du Gouvernement qui les avait nommés. En cas d'enquêtes relatives au personnel, les Gouvernements contractants se promettaient l'assistance nécessaire et légale aux autorités respectives (article XVI).

La révision douanière, l'expédition des bagages ainsi que des marchandises importées et exportées, surtout le transit dans des wagons clos et déclarés par la remise des listes de chargement et des lettres de voiture, tout cela devait être facilité et simplifié (article XVII).

Les administrations des postes et télégraphes hongroises et serbes devaient, d'après la Convention, s'entendre ultérieurement «quant au règlement à établir pour le service respectif sur les lignes des chemins de fer en question», mais il était convenu immédiatement que «les institutions postales et télégraphiques et les mesures y relatives seraient en harmonie avec les besoins d'une communication régulière des chemins de fer» (article XVIII).

Après avoir, par un article spécial, recommandé, dans l'intérêt commun de la communication, l'exercice de la police à la frontière «tant que le permettra la sûreté de l'Etat» par son article XX, la Convention insiste sur l'urgence de hâter la réunion de la Commission prévue par la Convention de Berlin du 8 juillet (26 juin) 1878, et composée de délégués d'Autriche-Hongrie, de Serbie, de Turquie et de Bulgarie, «afin d'assurer l'accomplissement de la tâche qui lui est dévolue par la dite Convention». Les deux Gouvernements devaient, à cette fin, prendre les mesures nécessaires «aussitôt après l'échange des ratifications de la Convention».

La Convention, enfin, devait être soumise aux Corps législatifs respectifs et entrer en vigueur aussitôt après l'échange des ratifications, qui aurait lieu à Vienne au plus tard le 15/3 juin 1880.

Le jour de la signature même, un procès-verbal special, dit «protocole final», fut dressé pour consigner, à côté de la déclaration du négociateur austro-hongrois, relative à la jonction Belgrade—Zémoun — Séquédine — Vélîka Kikineda, une explication sur la jonction de la ligne serbe avec la voie ferrée en Bulgarie. Belgrade craignait la résistance bulgare. En 1876—7, l'influence russe s'étant accrue en Serbie, l'Autriche-Hongrie abandonna le projet de chemins de fer serbes; en 1880, après le Congrès de Berlin, la Principauté de Serbie ayant entamé avec Vienne des négociations «cordiales», c'est la Russie qui se refroidissait envers les Serbes et portait son espoir de domination sur le jeune Etat bulgare créé par elle. Il fallait donc s'attendre à des hésitations et à des manœuvres de ce côté-ci, et y parer par avance. C'est la cause d'un accord particulier longuement formulé dans le dit «protocole final»:

«Lors des négociations pour la Convention signée ce jourd'hui, le Gouvernement Princier de Serbie a attaché une grande importance à ce que le terme prévu à l'article 2 pour la construction de la ligne de Niche, par Pirote, à la frontière serbo-bulgare vers Bellova, dans la direction de Constantinople, ne com-

mence à courir qu'à partir du jour où la jonction de cette ligne sera assurée par la Convention à conclure avec la Bulgarie, la valeur de cette ligne, tant qu'elle ne sera pas raccordée au tronçon bulgare, étant hors de proportion avec les sacrifices financiers exigés par sa construction. Le Gouvernement Impérial et Royal étant prêt à tenir compte de ces considérations financières, les deux Parties contractantes sont tombées d'accord pour réunir leurs efforts afin que, en conformité des obligations imposées à la Bulgarie par le traité de Berlin, la construction du tronçon bulgare soit assurée à temps. Cependant, si, contre toute attente, la Convention avec la Bulgarie ne devait pas être conclue dans le terme d'un an après l'échange des ratifications de la présente Convention, les deux Parties contractantes sont convenues dès à présent que le temps pour la construction de la ligne de Niche par Pirote à la frontière serbo-bulgare sera compté à partir du jour où la jonction de cette ligne sera assurée par la Convention avec la Bulgarie, mais que, dans ce cas, la Serbie s'engage à exécuter et à livrer à la circulation internationale la ligne en question dans le terme de trois ans à partir de cette époque».

La Convention ranima l'esprit d'opposition dans la Principauté de Serbie. Déjà pendant les négociations, le fameux «Avons-nous besoin de chemins de fer?» réapparut (Auteur inconnu, Belgrade, 1880). Nombre de publicistes, dont tous ne furent point des techniciens, tinrent à dire leur avis¹). Le *Vidélo* (*Lumière*), grand journal d'opposition critiquait violemment la Convention. «cet acte solennel par lequel la Serbie, de son propre gré, se liait aux intérêts économiques et à la politique ferroviaire de l'Autriche-Hongrie».

C'étaient là les critiques exagérées de politiciens en quête de popularité ou de publicistes dont le tempérament n'était retenu par aucune responsabilité. Mais, au fond, une grande part de vérité sur les agissements de l'Autriche-Hongrie y était apportée et l'éveil de la conscience nationale s'affirma résolument.

Jusqu'en 1876, époque où, avec le Monténégro, elle déclara la guerre à la Turquie, pour la libération de ses frères opprimés, la Serbie menait une vie pénible, comme une vassale de l'empire ottoman. Les grandes puissances européennes, s'en servaient comme d'un pion dans leurs relations avec la Turquie. Après 1878, le même régime restant en vigueur, le voisinage de l'empire autrichien pesait sur l'économie nationale de la Serbie quasi affranchie. Sa production, en ce temps, était primitive mais intense, basée plutôt sur les moeurs et usages du pays qui commençait à sortir d'un état d'esclavage. L'échange avec l'étranger était restreint. La Serbie n'écoulait alors que des produits bruts: bétail, céréales, fruits, minerais, ce que le pays donnait le plus, grâce à sa richesse naturelle. La population rurale prédominait et les villes qui existaient sur les routes principales de commerce, où les artisans et commerçants servaient d'intermédiaires entre le pays et les étrangers, étaient des marchés pour l'échange interna-

¹) Sréten L. Popovitch. La question des chemins de fer en Serbie, Belgrade, 1880. — Michel Petkovitch, qui, en 1875, avait publié *Les instructions relatives à la construction de voies ferrées*, revient sur le problème en commentant la brochure de S. L. Popovitch (Belgrade, 1880). — Anonyme, *Un mot adressé aux patriotes serbes à propos de chemin de fer en Serbie*, Belgrade, 1881. — T. S., *Notre situation économique*, Belgrade, 1881. — Michel Petkovitch, *Etude ou travaux préparatifs de construction de voies ferrées*, Belgrade, 1882.

tional. L'industrie à domicile et les travaux agricoles, basés sur l'exploitation de la main d'œuvre des corporations familiales, satisfaisaient la plus grande partie des besoins du pays. Le crédit était primitif; les banques, les caisses d'épargne, etc., n'existaient point. La Serbie n'avait ni dette publique, ni grandes institutions économiques, ni une forte tradition administrative et technique. Par surcroît, elle se trouvait dans une période de troubles intérieurs et de réorganisation pénible. L'Autriche-Hongrie n'était donc point attirée par un Etat voisin avec qui elle aurait aimé à parler d'égal à égal; elle cherchait plutôt un vassal économique, puisque le fameux «équilibre européen» ne lui permettait plus d'expansion politique.

La Convention des chemins de fer de 1880, si avantageuse dans certaines parties pour la Serbie, marque le début réel d'une surveillance intolérable de l'Autriche sur l'activité du peuple serbe. Elle ne se lassera plus jamais de pratiquer l'encerclement de sa petite voisine¹⁾.

Toujours est-il que la Convention devait être soumise à la ratification de la Skoupchtina. Le 14 février 1880, à Niche, Yovan Ristitch avait développé son exposé sur le cours des pourparlers austro-serbes relatifs à la Convention. Le lendemain, la session de la Skoupchtina fut déclarée close. Le 28 avril 1880, un oukaze la convoquait en session extraordinaire pour le 23 mai 1880 à Kragouïévatz. Le 24 mai fut nommée une Commission de 27 députés chargée de présenter à la Skoupchtina un rapport sur la Convention. En attendant, le 26 mai, 37 députés déposèrent un projet tendant à faire ajourner les débats et à faire élire une Grande Assemblée Nationale qui statuerait sur le problème ferroviaire. Les signataires du projet (des progressistes et un certain nombre de radicaux) prétendaient que la représentation nationale n'est parfaite que si on la renouvelle pour chaque question importante, et ils préconisaient même la démission collective de tous les députés afin de donner «au Roi respecté et bien-aimé» l'occasion de faire un plébiscite. Ristitch, dans un discours documenté, démontrait que ce procédé serait antiparlementaire, et, le 1er juillet, la Chambre décida de passer à l'ordre du jour. Le 2 juillet, la Commission, avec 26 voix de majorité, proposa le vote de la Convention «où tous les intérêts de la Serbie étaient sauvegardés». Pendant quatre jours les débats furent passionnés. Les libéraux (parti gouvernemental) parais-

¹⁾ La presse austro-hongroise, inépuisable en matière d'intrigues et d'insinuations, trouve des moyens «ingénieux» pour rappeler à la Serbie la nécessité de construire sa voie ferrée. Ainsi, le 30 avril 1880, le *Nouveau Journal de Budapest* consacre un article aux liaisons par chemin de fer avec l'Orient, dans lequel il insiste surtout sur «l'insécurité du transport à travers la Serbie». — Le 14 mai 1880, la *Neue Freie Presse* de Vienne écrit: «On nous communique de Belgrade que la soumission pour la construction des chemins de fer serbes sera ouverte dès que le traité avec l'Autriche aura été ratifié par le Parlement. L'adjudication ne durera plus de quatorze jours, et l'on compte pouvoir adjuger dans ce même délai et pouvoir ainsi commencer les travaux au commencement de juillet ou août». Le *Pester Lloyd* du même jour écrit: «Les négociations avec la Bulgarie, concernant la jonction des chemins de fer de Serbie et de Bulgarie près de Pirote commenceront aussitôt après la ratification du traité avec l'Autriche—Hongrie. L'agent diplomatique serbe à Sofia, le colonel Grouillitch a déjà reçu les instructions nécessaires».

saient divisés¹⁾. Les progressistes et les radicaux avaient délégué leurs meilleurs orateurs pour livrer bataille au gouvernement et pour le renverser.²⁾ Le Président du Conseil, Yovan Ristitch devait réfuter force arguments relatifs aussi bien à l'aspect économique qu'à l'importance internationale du problème. Il reprit certaines des explications qu'il avait données dans la séance secrète de la Skoupchtina du 25 juillet 1878. Son discours fut documenté et éloquent, mais empreint de modération et d'une réelle sincérité de l'homme d'Etat que la gravité de la situation préoccupait plus que l'intérêt de parti et de personne. «C'est à vous de décider, s'adressa-t-il aux députés. Faites-le calmement, selon votre conviction et votre conscience. Nous ne cherchons pas à vous imposer notre opinion; nous vous exposons l'ensemble des faits, le cours des travaux. S'il y a quelqu'un qui aurait plus de foi que nous et qui voudrait accepter la responsabilité de tenter mieux, nous sommes prêts à partir. . . Il ne s'agit pas d'une question de gouvernement; il s'agit d'une importante question publique.... Laissons parler uniquement votre conscience et ne regardons que l'intérêt du pays». 122 députés votèrent pour, 40 députés se prononçaient contre, 3 députés s'abstinrent et 7 étaient absents.

La Convention fut donc votée intégralement, sans modification.³⁾

4) L'EXÉCUTION DE LA CONVENTION SCHWEGEL—MARITCH ET LES ORIGINES DE LA CONCESSION DE LA SOCIÉTÉ L'UNION GENERALE

Au mois de janvier 1880, le comte de Taaffe forma son cabinet, qui avait succédé au cabinet libéral allemand, et, au mois de juin de la même année, un nouveau ministre des finances entra dans ce cabinet. Cependant les grands groupes financiers de Vienne lui étaient très hostiles. De son côté, il éprouvait également peu de sympathie pour ces groupes. De fait, le nouveau gouvernement se trouvait complètement isolé et se vit dans la nécessité de former à Vienne un nouveau centre d'action financière, susceptible de prêter un concours efficace à ses projets. Il arriva au pouvoir juste au moment où devenait chaque jour plus urgente l'exécution des obligations prises par le traité de Berlin, relatives à la construction et au raccordement des chemins de fer austro-hongrois aux chemins de fer des Balkans. Il utilisa très bien et les événements et les circonstances qui se présentèrent, et, très adroitement, il accepta les services offerts par un Français nommé E. Bontoux, qui vivait à Vienne depuis vingt ans. Après un échange de communications qui dura plusieurs semaines, les bases principales furent arrêtées en secret entre le président du Conseil autrichien le comte de Taaffe et M. Bontoux. Le 17 octobre 1880, la Ga-

¹⁾ Le *Videlo* progressiste du 3 juillet 1880 publia une lettre où Stevtcha Mihaïlovitch, ancien leader libéral, accusait Ristitch et ses amis d'agir avec légèreté.

²⁾ La *Samouprava*, organe du parti radical, a publié, à Belgrade, en 1880, une brochure contenant les *Discours des radicaux contre la Convention des chemins de fer à la Skoupchtina*.

³⁾ Une édition officielle des Notes sténographiques de l'Assemblée extraordinaire de la Skoupchtina du 23 mai 1880 à Kragouïévatz a été publiée à Belgrade en 1882.

zette Officielle de Vienne publiait le décret de concession à l'Union Générale de la Banque Impériale Royale des Pays Autrichiens ou *Länder-Bank*, titre qui répondait bien à l'hégémonie de l'empire.

Pendant ce temps, M. Bontoux ne perdait pas un moment. Il commença immédiatement dans les journaux la discussion de la question des chemins de fer serbes. Il alla trouver personnellement le ministre résident de Serbie à Vienne, et, par son intermédiaire, se mit en rapport avec le gouvernement de Belgrade.

Le traité de Berlin avait posé les principes généraux relatifs à l'achèvement du réseau des chemins de fer, destiné à relier la frontière austro-hongroise aux territoires de Serbie, de Bulgarie et de Turquie. La Convention avait stipulé que les travaux de construction des chemins de fer serbes commenceraient avant la fin de 1880. Le Gouvernement serbe, donc, était forcé de prendre les mesures nécessaires pour en assurer l'exécution. Il publia les conditions à remplir pour obtenir la concession des chemins de fer de la principauté et fixait le mois d'octobre 1880 comme époque de l'adjudication. Le mois d'octobre arriva. Le gouvernement serbe n'avait reçu que deux offres: l'une d'un entrepreneur russe, M. Baranof; l'autre, d'un groupe franco-belge. Le bruit courait que M. Baranof se présentait non pas pour faire les chemins de fer, mais, en réalité, pour empêcher de les faire; il était, disait-on, l'agent du gouvernement russe qui voulait, autant que possible, entraver la construction des voies ferrées serbes projetées sous les auspices de l'Autriche.

Le 22 octobre, le ministère Ristitch tomba et le 26 octobre fut remplacé par celui de Pirotchanatz. Dans le Conseil des ministres de la Serbie, le courant austrophile était dominant. Le nouveau Gouvernement se trouva immédiatement devant la décision à prendre dans la question des chemins de fer. Il envoya à Vienne le Ministre des finances et des affaires étrangères M. Tchédornil Miyatovitch, pour juger de la situation. Arrivant à Vienne, Miyatovitch se présenta au Ministère des Affaires Etrangères et eut de longues conversations confidentielles avec le ministre autrichien, en l'assurant que la Serbie remplirait ses obligations signées par Ristitch. Le ministre autrichien déclara formellement que l'Autriche ne désirait pas voir la Serbie donner la concession des chemins de fer à une compagnie russe et moins encore à l'entrepreneur russe Baranof¹⁾.

Dans cette question aussi, la bataille politique entre la Russie et l'Autriche-Hongrie se poursuivait dans les coulisses avec une sorte de véhémence, aux dépens de la Serbie. Bien que ni le Gouvernement austro-hongrois, ni son ambassadeur à Belgrade, le baron Herbert, n'aient jamais mis directement le nom de Bontoux et de l'Union Générale en avant, tout le monde, Miyatovitch y compris, connaissait le

¹⁾ Chez M. Miyatovitch, cet entrepreneur russe s'appelle Polyakoff; chez E. Bontoux: Baranof. Les documents officiels manquent et on ne peut pas identifier le véritable nom de ce Russe. *Le Temps* du 28 mars 1880 publie la dépêche suivante: «Vienne, le 27 mars.» — «Pour l'adjudication de la concession des chemins de fer serbes deux offres ont été déposées. Pour la construction de la ligne Belgrade—Nich se présentait le Russe Baranoff, recommandé par le consul russe Perssiani, et la Société des chemins de fer de l'Etat autrichien».

rapport étroit entre le banquier et le ministère austro-hongrois des Finances.

Au mois de décembre 1880, Bontoux exposait à Vienne au ministre serbe qu'il était impossible d'admettre ce système de l'adjudication dans une pareille affaire, et que le jour où le Gouvernement serbe aurait les mains libres, mais seulement alors, l'Union Générale pourrait lui adresser une proposition ferme pour l'ensemble de toute l'opération: emprunt, construction des lignes et exploitation. Le même mois, le Gouvernement serbe faisait inviter plusieurs entrepreneurs à formuler leurs offres pour l'affaire des chemins de fer. Cette fois-ci, Bontoux se décida à concourir. Il rédigea à Vienne un projet de convention, et il le remit au vicomte d'Harcourt, qu'il délégua — muni des pouvoirs nécessaires — auprès du Gouvernement serbe.

Le vicomte d'Harcourt arriva à Belgrade le 3 janvier 1881 et présenta l'offre de l'Union Générale au ministre Pirotchanatz. En plus de cette offre, il y en avait encore trois de Paris, deux d'Angleterre, une de Belgique et une russo-bulgare. Leurs représentants s'efforçaient d'obtenir la concession pour la construction et l'exploitation des chemins de fer serbes. Le jeu d'intrigues, de démarches, de corruptions même s'ébranla.¹⁾ Tous ces financiers, qui offraient au Gouvernement serbe leurs services, couraient de tous les côtés, en intimidant, en promettant, en se calomniant les uns les autres.

Le mois de janvier touchait à sa fin: La Skoupchtina, dont les membres venaient d'être élus, s'était réunie le 16—28 janvier. Dans le discours du trône, il était annoncé que le Parlement aurait à se prononcer sur la concession d'un chemin de fer en Serbie. Cependant, l'affaire n'avait pas fait un pas décisif. Miyatovitch tardait toujours à présenter la convention au Conseil des Ministres. Le vicomte d'Harcourt finit par s'impatienter et il alarma M. Bontoux. Celui-ci jugea le moment propice pour des démarches ultimes. Il partit pour Belgrade, accompagné non seulement de sa suite aristocratique française, mais aussi du directeur général et conseiller intime du Gouvernement autrichien, M. de Hahn et du docteur Michel Rosen, confident du ministre autrichien des Affaires Étrangères. M. Rosen, d'une grande intelligence, connaissant la langue serbe, ainsi que les gens et les choses de Serbie, avait passé plusieurs années à Belgrade en qualité de journaliste, ce qui ne l'empêchait point de mener un train de vie luxueux. C'était un secret de polichinelle qu'il touchait des subsides de l'Autriche pour le compte de laquelle il remplissait des missions extraordinaires. Il avait réussi à se lier avec de hautes personnalités, avec les milieux gouvernementaux et notamment avec M. Miyatovitch.

M. Bontoux fut donc facilement introduit auprès du ministre serbe des Affaires Étrangères. Une discussion animée eut lieu entre les deux hommes. Le banquier savait bien que le prince Milan tenait à la construction des chemins de fer et qu'il soutenait l'Union Générale,

¹⁾ Dans son livre *L'Union Générale, sa vie, sa mort, son programme* (Chapitre III, page 66), M. Bontoux écrit que «pendant le mois de janvier 1881, alors que M. d'Harcourt discutait la convention avec le ministre, bien des intrigues étaient venues se mettre à la traverse (sic!) de ces négociations».

c'est pourquoi il n'hésita pas à menacer M. Miyatovitch en s'écriant qu'il demanderait au prince de le remplacer par un autre ministre. L'incident fut très grave, mais le vicomte d'Harcourt réussit à l'aplanir.

Dès l'arrivée de Bontoux et de ses compagnons à Belgrade, des bruits couraient que des entrevues des membres de ce consortium politique avec le général Katardjia, oncle du prince Milan, et son premier officier d'ordonnance, avaient lieu régulièrement. Le troisième jour après l'arrivée de Bontoux, le général Katardjia fit une apparition au ministère des Affaires Etrangères et fut reçu immédiatement par le ministre Miyatovitch. Une conversation très intime se serait engagée entre eux, et le général aurait proposé au ministre Miyatovitch d'accepter la somme d'argent que devait lui offrir M. Bontoux selon la coutume européenne, et de payer avec cette somme les dettes du prince Milan. Le général aurait dit en même temps que ces dettes se montaient à environ trois millions de francs français.

Nous ne pouvons pas affirmer que M. Miyatovitch ait suivi ces conseils, mais lui-même, dans ses mémoires, a écrit qu'il avait eu cet entretien avec le général Katardjia. Il se tait sur les suites de cette affaire. Cependant, il s'est prononcé plus ouvertement sur la corruption qu'avaient essayé de répandre les concurrents parmi les personnalités serbes. Ce sont M. Rosen et M. d'Harcourt qui ont mené la plus grosse, partie par tous les moyens et sous des formes variées.

Bien entendu, la diplomatie n'a pas chômé dans cette affaire. Le sentiment de M. Bontoux à cet égard est bien caractéristique. Dans sa brochure déjà citée, il écrit :

« Nous avons pour nous l'Autriche, dont le ministre savait prendre le ton haut et catégorique que lui imposait la situation.

D'autre part, la Russie et l'Angleterre nous faisaient une gerre acharnée.

Si le ministre russe se tenait en apparence sur la réserve, il laissait et faisait agir à sa place le général Tcherniaïef, qui, lui, savait employer tous les moyens. Le clergé grec, payé par lui, ne se gênait point pour publier dans toute la Serbie que j'étais arrivé à Belgrade avec douze Jésuites et un bataillon de moines et de nonnes catholiques. Je ne voudrais pas répondre que le métropolite n'eût pas été invité à l'excommunier. Pour la Russie, en effet, la question était de premier ordre : le chemin de fer de Belgrade à Niche, Pirote à Vranjé, une fois établi, une armée autrichienne pourrait, en dix jours, occuper les plateaux des Balkans et arriver en Roumélie alors qu'une armée russe quitterait à peine le Danube. L'opposition, de ce côté-là, était donc naturelle, et il eût été puéril de s'en étonner.

Quant à l'opposition du ministre d'Angleterre, c'était tout autre chose ; cet agent faisait à Belgrade ce que font ses collègues dans le monde entier : il travaillait pour les intérêts de sa boutique. Il ne voulait pas, comme les Russes, empêcher le chemin de fer, oh ! non ; mais il voulait le faire faire à rebours, en commençant par la fin. Il fallait que les cotonnades et la quincaillerie anglaises puissent arriver en Serbie, venant de Salonique par voie ferrée, avant que les produits autrichiens et allemands puissent y arriver, en venant du Nord : il fallait commencer la construction à Vranjé et non pas à Belgrade. Dans le but de nous décourager et de nous forcer à quitter la place afin de rester après nous maîtres du terrain, le ministre anglais a employé tous les artifices qu'une race de marchands peut tenir en réserve dans ses arrière-boutiques. Il présente d'abord, au milieu de la discussion parlementaire, et fait distribuer aux députés une offre émanée d'un

soi-disant syndicat cousu de livres sterling; puis, comme le ministre, dans sa loyauté, refuse absolument de discuter une proposition trop tardive, M. le ministre anglais réembarque son syndicat, et passe avec armes et bagages dans le camp de nos concurrents franco-belges. Pour en finir, en deux mots, il fait tant, que, sur la plainte motivée du Gouvernement serbe, j'ai toutes raisons de le supposer, ce commis voyageur trop zélé a été désavoué par ses patrons et envoyé ailleurs continuer son commerce».

En effet, M. Gould, ministre d'Angleterre, suivait très attentivement toute l'évolution des chemins de fer en Serbie. Il ne s'est point gêné de raconter à qui voulait l'entendre tout ce que les collaborateurs de M. Bontoux faisaient à Belgrade pour aboutir à la signature de son contrat. Son langage n'était pas moins discret à l'égard du prince Milan; M. Gould mettait en cause le souverain serbe sans recourir aux allusions ni aux périphrases.

Le ministre de France, à en croire M. Bontoux, était plutôt neutre, mais son avis était favorable à l'Union Générale. Dans son livre, M. Bontoux s'exprime ainsi à son égard: «Quant au ministre de France, qui ne pouvait évidemment intervenir dans la question, nous avons été heureux de trouver auprès de lui une sympathie toujours précieuse et bien souvent de bons conseils. J'ai lieu de croire que, conformément aux promesses de Gambetta, le ministre de France à Belgrade avait été invité à considérer notre affaire comme utile aux intérêts français».

M. Miyatovitch, dont «la fermeté éclairée» fut louée plus tard par M. Bontoux, pressé par les événements et par les démarches diplomatiques, soutenu par le prince Milan, recourut à une manoeuvre. Il se décida à présenter le contrat au Gouvernement, de le refuser provisoirement en faveur d'une autre offre qui, par avance, était condamnée à l'impuissance, faute de capitaux. Il fit, donc, au Conseil un rapport circonstancié et paraissant objectif. «Il n'y a pas de doute que la meilleure proposition de toutes soit celle de l'Union Générale, disait-il, car celle-ci dispose de capitaux bien supérieurs à n'importe quel autre groupe.» Et il poursuivait son exposé en ces termes: «J'ai, cependant, deux raisons graves contre elle, pour ne pas proposer que la concession de construction et l'exploitation des chemins de fer lui soit donnée. La première raison est que ses agents ont déchainé une corruption éhontée; la deuxième est que l'opposition fait courir dans le peuple le bruit que l'Autriche aurait acheté tous les ministres serbes, et même la Cour! Nous savons bien que c'est un mensonge, mais le peuple ne le sait pas. Il faut lui prouver le contraire en refusant la concession à l'Union Générale et en proposant un autre groupe offrant les mêmes avantages». «Parmi eux, conclut Miyatovitch, la meilleure impression est celle que me donne l'offre du groupe russo-belge, mais je ne suis pas sûr que ce groupement dispose d'un capital suffisant. Pour cette raison, je vous demande la permission de convoquer ici son représentant, le comte de Kostyetzki et de lui demander de nous dire le chiffre exact du capital dont son groupe dis-

pose. Si sa réponse est favorable, je vous ferai alors la proposition formelle de donner la concession au groupement russo-belge¹⁾).

Après cette déclaration du ministre Miyatovitch, le prince Milan lui-même insista sur l'opportunité de se ranger du côté du ministre des Finances et des Affaires Etrangères, car il était sûr que le capital de ce groupement était insuffisant et qu'il ne serait pas en mesure de remplir toutes les conditions exigées par la concession.

5. LA CONVENTION GÉNÉRALE DE LA CONSTRUCTION DES PREMIERS CHEMINS FER SERBES (3 FÉVRIER — 22 JANVIER 1881)

Au fond, l'offre la plus sérieuse au point de vue technique et la plus fouillée était celle de l'Union Générale. Elle avait l'avantage de présenter sur les autres un caractère solide et bien étudié. Toujours est-il que le 3 février (22 janvier) 1881 le vicomte d'Harcourt représentant M. E. Bontoux, président du Conseil d'administration de la Société de l'Union Générale, signait avec les ministres des Finances (Miyatovitch et des Travaux publics (Yévreme Goudovitch) la «Convention générale de la Construction des premiers chemins de fer serbes». Il s'agissait notamment de la ligne Belgrade-Vranyé, à la frontière serbo-turque.

Le *préambule*, invoquant le Traité de Berlin et la Convention austro-serbe, exposait clairement toutes les branches de l'opération financière:

«Le Gouvernement serbe, désirant assurer l'exécution des chemins de fer prévus par le traité de Berlin et par la Convention entre la Serbie et l'Autriche en date du 23 mars /9 avril 1880, a accepté la proposition qui lui a été faite par Monsieur Bontoux ès nom de se charger:

1^o — de la réalisation d'un emprunt à couvrir les frais de construction de la ligne Belgrade—Vranyé,

2^o — de la construction de la dite ligne,

3^o — de la formation d'une Société pour l'exploitation de cette ligne, le tout aux conditions de la présente convention et de ses annexes.»

Le *premier chapitre* du Contrat était consacré à l'*Emprunt* de 71.000.000 francs, qui devait solder, en première ligne, les travaux mis à la charge de l'entreprise, et, en deuxième lieu, les dépenses incombant au Gouvernement serbe. La différence²⁾ devait être couverte «au moyen des réserves des intérêts réalisés sur l'emprunt pendant la durée des travaux» et «de l'excédent sur le versement de l'annuité» (Article 1).

Les dépenses à la charge du Gouvernement serbe étaient: la partie du pont sur la Save incombant à la Serbie, le raccordement de

¹⁾ Tchédimir Miyatovitch, *Ce que je sais sur la concession donnée à Bontoux*. Belgrade, le journal *Politika*, No 8629, 1932.

²⁾ Par le «Protocole final» du 15 mars 1881, il était expliqué que cette différence était le surplus à combler si la somme de 71.000.000 n'était pas suffisante pour acquitter ces deux sortes de dépenses — de l'entreprise et du Gouvernement.

ce pont à la gare de Belgrade, la surveillance¹⁾ et les acquisitions des terrains (6.000 francs par kilomètre au maximum) (Article 2).

«Le Gouvernement serbe créera, ainsi était-il stipulé dans l'article 3, en représentation de cet emprunt, deux cent mille titres de cinq cents francs chacun, dénommés: *Obligations hypothécaires des chemins de fer de l'Etat serbe*». Elles doivent rapporter vingt cinq francs par an, payables par semestre, les premier janvier et premier juillet de chaque année, remboursables au pair, en cinquante ans, par voie de tirages au sort semestriels²⁾ et dont la souscription ferme par M. Bontoux était fixée au cours de soixante et onze quarante pour cent (71,40%), soit au prix net de trois cent cinquante sept francs par obligation (sept pour cent) (Article 3).

C'est surtout l'article 4 qui fut onéreux pour la Serbie qui s'engageait à verser à M. Bontoux, «et ce, pendant cinquante ans», une annuité totale de six millions représentant: a) l'intérêt de l'emprunt; b) l'amortissement; c) un excédent destiné à solder les dépenses de construction, et à être, après complet paiement de ces dépenses, laissé à la disposition du Gouvernement³⁾. L'annuité devait être payée en or (Article 4).

En se réservant le droit de demander que les obligations soient remplacées par des titres d'une autre forme, notamment par des titres à lots (Article 5), en fixant l'emploi du produit de l'emprunt exclusivement pour la construction du chemin de fer (Article 6), l'Union Générale exigeait que l'emprunt fût inscrit en première hypothèque pour son montant nominal total sur le chemin de fer de Belgrade—Vranyé (Article 7) et que le Gouvernement serbe s'engageât à s'employer «de tout son pouvoir⁴⁾ pour obtenir, lorsque la demande lui en serait faite par M. Bontoux-ès-nom, la cote de l'emprunt aux principales bourses de l'Europe».

La garantie de l'annuité englobait presque toutes les ressources de l'Etat: «1^o le produit net de la ligne à partir de la mise en exploitation; 2^o le produit des douanes; 3^o Jusqu'à due concurrence le produit de l'impôt civil⁵⁾. Il a été même prévu que dans le cas où l'impôt civil viendrait à être remplacé par d'autres impôts ou redevances, «ces impôts et redevances seront substitués à l'impôt civil pour être affectés de la même manière que celui-ci à la garantie de l'emprunt». (Article 9).

Il devait être, selon l'article 10, créée à Belgrade, sous le titre de *Caisse de l'emprunt du chemin de fer*, une caisse spéciale sous le double contrôle d'un agent de l'Etat et d'un représentant de l'Union Générale. Les produits nets de l'exploitation de la ligne, ainsi que les

1) «Exercée par l'Etat», ainsi s'explique le Protocole final.

2) Les tirages devaient être d'abord trimestriels; c'est par une clause du Protocole final que cette modification fut apportée au texte primitif.

3) L'intérêt et l'amortissement, 5.462.380 francs; l'excédent, 537.620 francs (P. f.).

4) Le P. f. expliquait qu'il s'agissait «des bons offices diplomatiques du gouvernement serbe». (C'est nous qui soulignons).

5) L'impôt que chaque contribuable payait comme participation aux grands travaux du pays.

recettes des douanes dans les stations du chemin de fer et toutes les autres ressources affectées à l'annuité, devaient être régulièrement versés dans la Caisse, qui, les premiers des mois de mars, juin, septembre et décembre, devait remettre à l'Union Générale à Paris la somme d'un million cinq cent mille francs, montant du quart de l'annuité (Article 11).

Tous les actes relatifs à l'emprunt étaient exempts de tout impôt. L'annuité due par le Gouvernement serbe pour le service de l'emprunt ne pouvait, sous aucun prétexte, être frappée d'une retenue quelconque. Il devait en être de même pour les coupons des obligations (Article 12).

L'annuité de six millions prenait cours à partir du 20 mai / 1 juin 1881 et le premier quart de l'annuité devait être versé le 20 août / 1 septembre de la même année. «Mais les sommes ainsi versées ne seront acquises au prêteur que jusqu'à concurrence de la part proportionnelle qui sera réalisée sur l'emprunt», disait le Contrat, ce qui était juste. La Société cherche toutefois à s'assurer tout avantage éventuel, et elle demande que, si la réalisation d'une partie de l'emprunt sous une forme quelconque avait lieu avant le 20 mai (1 juin, le Gouvernement serbe tint compte à M. Bontoux de l'intérêt de la somme émise, depuis le jour de l'émission jusqu'à cette date (Article 13).

L'Union Générale s'engageait à répartir la réalisation de l'emprunt sur la période de temps nécessaire pour la construction du chemin de fer; mais il était bien entendu que le prêteur avait le droit de faire cette réalisation, dans l'intérêt du succès de l'opération, à la date qu'il aura jugé convenable, et même de réaliser la totalité de l'emprunt aussitôt après la ratification du contrat (Article 14).

L'article 15 de ce chapitre laissait au Gouvernement serbe de décider si les sommes provenant de la réalisation de l'emprunt devaient rester déposées à l'Union Générale, qui dans ce cas bonifiera au Gouvernement serbe un intérêt de quatre et demi pour cent ($4\frac{1}{2}\%$), ou si elles devaient être versées dans les caisses de la Banque de France, étant bien entendu que M. Bontoux devait seul avoir le droit de retirer ces sommes (Articles 15).

Un représentant chargé des rapports avec l'Union Générale à Paris devait être désigné par la Serbie (Article 16).

Aucune autre dépense que celles afférentes à la construction du chemin de fer ne devait être imputée sur le compte du Gouvernement serbe à l'Union Générale, à qui le Gouvernement avait à remettre immédiatement un certificat provisoire constatant le montant du capital nominal de l'emprunt et le taux de l'intérêt de cet emprunt.

Cette partie du Contrat se terminait par une clause financière très utile à la Société de l'Union Générale: «Lorsque M. Bontoux-ès-nom aura à réaliser tout ou partie de l'emprunt dans la forme qu'il aura jugée convenable, le Gouvernement serbe devra lui livrer un nombre de titres définitifs des obligations hypothécaires du chemin de fer de l'Etat serbe correspondant au chiffre de l'emprunt qu'il aura réalisé, et cela aussitôt après que les versements auront été effectués».

L'Union Générale pouvait faire cette excellente affaire en profitant de la situation difficile de la Serbie, car, à cette époque, celle-ci n'aurait pu trouver à emprunter même quelques millions à n'importe quel intérêt. La combinaison était bonne pour l'Union, surtout parce que, en raison des garanties qu'elle recevait concernant les paiements réguliers des charges de l'emprunt, elle pouvait placer les titres dans sa clientèle au taux maximum de 6 pour cent, ce qui lui laissait un bénéfice de 50 francs minimum par titre. La meilleure preuve en est le fait que la Société à la fin de 1881 avait réalisé soixante mille titres. Cette première opération, si fructueuse pour M. Bontoux, occasionna à la Serbie une grosse perte d'intérêts¹⁾.

Le chapitre II de la Convention se rapporte à la *Construction* de la ligne des chemins de fer partant de Belgrade et aboutissant à la frontière turque, à Vranjé, en passant par Niche, d'une longueur totale de 365 kilomètres. Cette partie de la Convention a été faite au mieux des intérêts de l'entrepreneur, laissant à l'Union Générale des bénéfices sans compter. L'Etat livrait les terrains nécessaires sans aucune réserve et payait toutes les indemnités dues à un titre quelconque. Tout le matériel destiné à la construction entrait de l'étranger en Serbie sans le paiement des droits de douane. L'Union Générale avait aussi une exemption complète d'impôts.

Mais procédons dans l'ordre des articles!

La ligne que la Société était chargée de construire «à ses frais, risques et périls» et à livrer à l'Etat serbe, qui en demeurerait propriétaire exclusif, partait de l'emplacement du pont à construire sur les bords de la Save, en amont de Belgrade, suivait la vallée de Topchidère, passait à Trechnya, dans la vallée de la Ralya et de Ropotchévo, descendait par la vallée du Long et de la Koubrchnitza dans la vallée de la Yassénitza et touchait Palanka, dans la vallée de la Morava, près de Véliska Plana. De Véliska Plana, le tracé remontait continuellement la vallée de la Morava, et par Yagodina, Tchoupriya, Paratchine, Stalatch, le défilé de la Morava, Djounisse, Prtchilovitza et Soupovatz, arrivait à Niche. De là la ligne devait continuer à remonter la Morava orientale par Leskovatz et Vranjé, jusqu'à la frontière turque. (Articles 18, 19 et 20).

L'établissement de la ligne comprenait les études, les plans, la construction complète du chemin de fer, les stations et leurs dépendances, toutes ses installations mécaniques, ainsi que le télégraphe, «en un mot tous les travaux nécessaires pour qu'une exploitation économique et rationnelle soit immédiatement possible». (Article 21).

Il est curieux que le délai de l'achèvement de la ligne ne fut pas fixé immédiatement; on devait le prévoir trois mois après la signature de la Convention. (Article 22).

¹⁾ Vingt-quatre jours après la signature de la Convention (27 février 1880), M. Bontoux avait écrit généralement au Ministre des Finances que, si les circonstances l'amenaient à faire une émission totale immédiate — éventualité peu probable, d'ailleurs — l'Union Générale serait «heureuse de tenir compte au Gouvernement serbe, dans la limite du possible, de la perte d'intérêt résultant pour lui de cette opération». Cette déclaration est consignée dans le Protocole final, faisant partie intégrante avec la Convention (Article 14). Mais elle prévoyait «une émission totale immédiate»!

La construction devait avoir lieu conformément au cahier des charges établi en annexe de la Convention. Les plans devaient être soumis par l'entreprise à l'approbation du Gouvernement, «qui délivrera à l'entreprise les terrains bâtis et non bâtis nécessaires tant à titre définitif pour l'établissement du corps du chemin de fer et de ses dépendances de toute nature, stations, garages, dérivations, déviations, emplacements pour dépôts et emprunts de terres, etc. qu'à titre provisoire pour dérivations et déviations provisoires, emplacements de chantiers pour la construction des ouvrages, ainsi que pour les dépôts et entretien du matériel de la construction, chemins et voies provisoires pour le transport des terres, des matériaux et du matériel, emplacements de carrières, briqueteries, sablières, ballastières et de leurs chemins et voies d'accès, dépôts de terre ou de matériaux, etc. etc...», en un mot, tous les terrains généralement quelconques nécessaires à l'établissement de la ligne». (Article 24). L'Union Générale déclinait sa responsabilité au point de vue des erreurs, «tant dans les limites des propriétés que dans la désignation des propriétaires».

En outre des indemnités pour acquisitions, dépréciations, détériorations et occupation temporaire de terrains bâtis ou non, l'Etat restait chargé des frais et indemnités pour chômage, modifications ou destructions d'usine, et il s'engageait à remettre à l'entreprise les terrains de toute nature dans un délai de trois mois au plus tard à dater du jour de la remise au Gouvernement des plans d'expropriation.

Les articles 28 et 29 étaient consacrés au prix de l'exécution du chemin de fer: une somme de cent quatre vingt dix huit mille francs effectifs par kilomètre. Ce prix était fixé d'après un bordereau annexé au Contrat et signé par les négociateurs¹⁾.

1) Voici le détail du prix prévu:

Désignation des travaux et fournitures:	Montant par kilomètre:
Etudes, dressement des projets de toute sorte	3.000 francs
Engagement du personnel, frais de voyages, installation . . .	1.200 "
Outils, rails de service, wagonnets, etc.	8.500 "
Terrassements, murs de soutènement, consolidation des berges et talus	51.000 "
Ouvrages d'art, aqueducs, ponts, tunnels	45.100 "
Maisons de garde, passages à niveau, carrières	2.500 "
Bâtiments de stations	16.500 "
Clôtures aux abords des stations et passages à niveau	500 "
Télégraphe	600 "
Rails et accessoires à la frontière et sur le territoire serbe . .	22.000 "
Fourniture et transport des traverses jusqu'aux dépôts	4.000 "
Ballastage	10.000 "
Transport de rails, accessoires et traverses, de la frontière serbe ou des dépôts, au lieu d'emploi et pose de la voie courante	8.000 "
Voies de stations	3.100 "
Matériel fixe	2.000 "
Alimentation	1.100 "
Outils des ateliers de réparation de la station de Belgrade et des dépôts	1.000 "
Direction, surveillance, frais généraux environ 10% des dépenses	17.900 "
	198.000 francs

C'est là la condition draconienne de cette partie du Contrat. A l'époque, les personnes compétentes, dont l'objectivité ne pouvait être mise en doute, estimaient qu'avec des bénéfices raisonnables, selon le cahier des charges accepté par les représentants du Gouvernement serbe, le prix du kilomètre ne devait pas dépasser 150.000 francs. L'Union Générale se réservait donc un gain de presque 50.000 francs par kilomètres.

La manière de paiement n'était pas moins onéreuse pour la Serbie: Il devait se faire en or. A la fin de chaque mois, les agents de l'entreprise devaient dresser un état de situation de tous les kilomètres de la ligne où les travaux auraient été terminés ou en cours d'exécution, ou pour lesquels il aura été fait des fournitures ou dépenses. Après vérification, le Gouvernement devait autoriser le paiement, sous déduction d'une retenue de garantie de dix pour cent (10%), avant le 3/15 du mois qui suivra celui pendant lequel les travaux auront été exécutés ou les dépenses ou fournitures effectuées. Cette retenue devait être réduite à cinq pour cent à la réception provisoire des kilomètres terminés.

Le coût total de tous les travaux et fournitures de la station de Belgrade (ateliers, dépôts de machines — locomotives, châteaux d'eau, moteurs, machines — outils, clôtures, empièvements, etc...) ne devait pas dépasser la somme de deux millions deux cent mille francs, que l'entreprise était tenue d'y dépenser effectivement, sur pièces justificatives et sans se réserver pour elle aucun bénéfice.

Le pont sur la Save, le raccordement entre ce pont et la gare de Belgrade, le raccordement à la station fluviale, ainsi que cette station restaient à la charge du Gouvernement serbe (Article 31).

Au fur et à mesure de l'achèvement des travaux sur une section d'une étendue d'au moins vingt-cinq kilomètres, il devait être procédé, sur la demande de l'entreprise, à la réception provisoire de cette section par le Gouvernement, et le prix intégral en devait être soldé à l'entreprise, sous déduction d'une retenue de garantie de cinq pour cent.

Un chaînage contradictoire était prévu en vue de solder des sommes dues à l'entreprise après l'achèvement de toute la ligne et la réception de toutes les sections par les autorités serbes. Le prix total de la ligne exécutée devait résulter de l'application, à la longueur donnée par le chaînage contradictoire, du prix moyen du kilomètre fixé par le bordereau précité, et le solde dû à l'entreprise devait lui être immédiatement et intégralement payé. L'Etat entrera alors en possession de la ligne et l'entreprise sera dégagée de tout entretien, tout en restant responsable, pendant un délai de cinq années, des malfaçons dûment constatées de commun accord ou, en cas de désaccord, par un tribunal prévu.

Il était encore entendu que la longueur de trois cent soixante-trois kilomètres donnée à la ligne par les avant-projets du Gouvernement était prise pour base de la longueur approximative qu'elle devrait avoir, longueur qui pourrait être majorée de deux pour cent par suite des différences des projets, mais qui ne devra pas autant que possible être majorée d'un chiffre supérieur, à moins de nécessité reconnue par le Gouvernement.

Nous avons déjà dit que l'entreprise était exempte d'impôt: les terrains occupés par elle, des bâtiments élevés sur ces terrains, les matières et les matériaux de toutes sortes, les fers, les outils, machines et engins quelconques que l'entreprise devait faire venir de l'étranger ou prendre sur le territoire serbe, tous les actes notariés ou autres ne pouvaient être frappés d'aucune contribution, d'aucune taxe, d'aucun droit de douane, d'aucun timbre pendant la durée de la construction (Article 34—38).

En même temps, l'Union Générale se réservait pour elle aussi les travaux qui pourraient être demandés par le Gouvernement «en sus de ceux prévus par la Convention», et elle achetait pour une somme de 150.000 francs tous les renseignements, plans, devis, estimations, carnets types, métrés, rapports, etc..., que possédait le Gouvernement serbe concernant les chemins de fer serbes (Articles 39 et 40).

L'entreprise restait entièrement libre dans le choix de son personnel, bien qu'elle fût soumise aux lois générales de la Serbie existantes ou à venir et à la juridiction du pays (Article 41). Pour les litiges, un tribunal arbitral devait être institué; il devait être composé de deux membres nommés l'un par le Gouvernement, l'autre par l'entreprise, et d'un troisième membre nommé par les deux arbitres, ou, en cas de désaccord, par le Conseil général des Ponts et Chaussées de Belgique. Le jugement de ces arbitres était sans appel (Article 42).

Un tribunal arbitral de ce genre pouvait autoriser le Gouvernement serbe à exécuter en régie, pour le compte de l'entreprise, les travaux que l'entreprise n'aurait pas conduit avec toute l'activité désirable¹⁾.

Sans insister sur l'article 44 autorisant la Société à établir des lignes télégraphiques pour son service, arrêtons-nous sur l'avant dernier paragraphe de ce chapitre (*Construction*), qui liait les mains de la Serbie au point de vue des constructions d'autres lignes des voies ferrées en Serbie. Il était entendu que le Gouvernement serbe prenait l'engagement formel, s'il ne construit par lui-même en régie la seconde ligne de l'État, de Niche à la frontière serbo-bulgare, par Pirote, d'en confier l'exécution à l'Union Générale, à un prix à déterminer de commun accord, pouvant varier entre deux cent dix mille et deux cent vingt cinq mille francs par kilomètre. De même en ce qui concernait l'embranchement de Smédérévo, le Gouvernement réservait à l'entreprise, pour la construction de cet embranchement, «un droit de préférence sur les autres concurrents à conditions égales»²⁾

Plus elle liait la Serbie, plus la Société se ménageait des avantages.

¹⁾ Le «Protocole final» portait à quatre le nombre des arbitres désignés par l'Union Générale et le Gouvernement dans les cas où une partie contractante le demandait à l'autre.

²⁾ «Il est entendu — ainsi complétait le Protocole final du 15 mars 1880, — que l'engagement dont il est question dans cet article est réciproque et que M. Bontoux est obligé de construire la ligne dans les conditions stipulées à cet article».

Pour garantir l'exécution de ses engagements, l'entreprise devait fournir un cautionnement de quatre millions de francs, en valeurs de premier ordre, représentant d'après les cours officiels cotés à Paris, Londres, Vienne ou Berlin, une valeur équivalente, mais susceptibles d'être remplacés par d'autres titres. Déposés à la Banque de France ou à la Banque Nationale de Vienne, ou à la Banque de l'Empire à Berlin, au choix de l'entreprise, les récépissés en étant remis au Gouvernement serbe, ce dépôt, sur l'ordre de retrait du Gouvernement, devait être restitué à la Société de l'Union Générale au fur et à mesure de l'exécution des travaux et proportionnellement au montant total des situations mensuelles par rapport à la valeur entière de la ligne.

A la réception de la ligne entière, une somme de cinq cent mille francs devait rester déposée, sur laquelle, chaque année, un cinquième sera remboursé à la Société, jusqu'à l'expiration du détail pour la responsabilité qui incombe à l'entreprise du fait des malfaçons prévues dans la Convention (Article 47).

Le siège social de l'entreprise elle-même devait être à Belgrade.

La troisième partie du Contrat se rapportait à l'Exploitation des premiers chemins de fer serbes.

Fort d'une longue expérience, prompt à saisir de bonnes occasions, pour épargner à sa Société toutes les difficultés qu'elle pourrait rencontrer plus tard et pour épuiser tout ce que l'affaire avait de rentable, M. Bontoux faisait rattacher la question d'exploitation de la ligne de chemin de fer à celles d'emprunt et de construction.

L'exploitation fut donc également confiée au Président du Conseil de la Société de l'Union Générale ou «à une autre société constituée par lui à cet effet et agréée par le Gouvernement» (Article 48), ayant fait élection de domicile à Belgrade.

L'entretien de la ligne et de ses dépendances devait être parfait (Article 50). Le matériel roulant devait être fourni par la Société en nombre suffisant et il devait porter, en langue serbe et française, la suscription: *Chemin de fer de l'Etat serbe*. (Article 51).

Les gares devaient être convenablement garnies; le transport de voyageurs et de marchandises était soumis aux lois serbes; l'itinéraire, les textes et les tarifs devaient être fixés et perçus selon les prescriptions du Gouvernement. Les agents en rapport avec le public devaient tout au moins parler le serbe, s'ils n'étaient pas de nationalité serbe (Article 55).

Nous citerons l'article 56 en entier, car il indique bien l'esprit de la Convention:

«De son côté le Gouvernement serbe s'engage:

1. A payer: a) Pour deux trains chaque jour dans chaque sens¹⁾, à une machine, l'un de voyageurs et l'autre mixte, une indemnité fixée à sept mille huit cents francs par kilomètre payables par douzièmes. (Le Protocole final explique

¹⁾ Les deux trains étaient exigés, on s'en souvient, par la Convention Schwegel—Maritch (9 avril 1880). Le Protocole final, du reste, le mentionnait expressément.

que cette indemnité était annuelle). — b) Pour tout train supplémentaire à une machine, circulant par ordre du Gouvernement serbe, une indemnité, variant suivant la vitesse, la composition et le parcours kilométrique, de deux francs cinquante centimes à quatre francs par kilomètre. — c) Une indemnité annuelle égale à cinq pour cent (5%) d'intérêt et deux pour cent (2%) d'amortissement¹⁾ de la valeur totale²⁾ du matériel employé sur la ligne. — d) Une part de deux pour cent (2%) sur les recettes brutes.

2. A reprendre le matériel à dire d'experts à l'expiration du traité.

3. A exécuter à ses frais les travaux d'agrandissement de voies et stations qui pourraient devenir nécessaires par suite du développement du trafic.

4. A réparer les avaries provenant de causes extraordinaires, provenant de force majeure, inondations, incendies, violences, cas de guerre, etc., la Société n'étant tenue qu'à l'entretien normal.

La durée du traité d'exploitation devait être de vingt-cinq ans, avec facilité pour le Gouvernement serbe de reprendre l'exploitation directe de la ligne à partir de la quinzième année d'exploitation (Article 58).

Le cahier des charges d'exploitation ainsi que tous les détails relatifs à l'exploitation devaient être réglés par un arrangement ultérieur, au plus tard un an après la ratification du Contrat.

Avec une adresse extraordinaire, l'Union Générale cherchait à s'implanter dans un autre domaine des richesses économiques serbes: le dernier article de cette partie suggérait au gouvernement serbe de donner à M. Bontoux une concession de mines de charbon. «Dans le cas, y lit-on, où Monsieur Bontoux-ès-nom obtiendrait du Gouvernement serbe la concession de mines de houille convenable pour le service de l'exploitation du chemin de fer, et où il en résulterait un abaissement du prix sur place du combustible destiné à cette exploitation, le Gouvernement serbe et Monsieur Bontoux détermineraient et arrêteraient de commun accord la réduction qu'il y aurait lieu de faire subir aux prix d'exploitation spécifiés.

Le cahier des charges qui, en annexe, était joint à la Convention Miyatovitch—Goudovitch—d'Harcourt déterminait les conditions auxquelles devait être soumise l'entreprise générale du premier chemin de fer serbe à établir.

Le tracé définitif et le profil du chemin de fer devaient être arrêtés sur la production des projets d'ensemble, comprenant pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne:

1. Un plan général à l'échelle de 1/1000.

2. Un profil en long à l'échelle de 1/5000 pour les longueurs et 1/500 pour les hauteurs.

Sur ce profil figureront: a) les distances kilométriques et hectométriques du chemin de fer comptées à partir de son origine; b) les longueurs des alignements et les développements des parties courbes, avec indication de leur rayon et de leur sens, ainsi que les angles de leurs tangentes; c) les longueurs des paliers, celles de chaque pente

¹⁾ Le mot «amortissement» est employé pour le mot «usure (Abnützung)», dit-on dans le Protocole final.

²⁾ Le mot «valeur totale» entend «le prix effectif auquel le matériel revient à la Société».

et rampe, avec indication de leur déclivité; d) les cotes du terrain et les cotes du projet avec leurs différences ainsi que les cotes de niveau des plus hautes eaux, rapportées au plan de comparaison qui sera fixé par le Gouvernement; e) les tunnels, ponts, aqueducs, etc.. avec leurs ouvertures exactes; f) les stations, maisons de garde, passages à niveau, etc.; g) les villes et villages que le chemin de fer traverse ainsi que les limites des communes; h) les cours d'eau et voies de communication;

3) Un certain nombre de profils en travers y compris le profil type de la voie et le profil de libre passage (Article 3).

Pour les ouvrages d'art, on prévoyait des types empruntés «en grande partie à des chemins de fer exploités depuis longtemps dans les contrées voisines de la Serbie (c'est nous qui soulignons) et dont les avantages auront été consacrés par l'expérience». L'entreprise devait également présenter des types pour les différentes classes des stations et des bâtiments. (Un plan à l'échelle de 1/500 indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leurs dispositions intérieures, ainsi que la disposition de leurs abords; une élévation des bâtiments à l'échelle 1/100 et un mémoire explicatif justifiant les dispositions adoptées). Les rails et leurs accessoires tels que: boulons, éclisses, etc. devaient être dessinés en grandeur naturelle. Le long du chemin de fer, l'entreprise devait établir les fossés, rigoles et banquettes qui seront jugées nécessaires pour l'écoulement des eaux, l'assainissement de la voie et la conservation des ouvrages d'art.

Lorsque le chemin de fer devait traverser ou couper des chemins ou routes qu'il serait nécessaire de conserver pour les communications, des passages à niveau ou des passages au-dessous ou au-dessus de la voie étaient à établir. L'entreprise était tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux. Dans les limites de la zone frontière des pays limitrophes et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, l'entreprise était tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se conformer aux formalités et aux conditions exigées par le Gouvernement. Il devait en être de même quand le tracé devait rencontrer des monuments ou édifices religieux, cependant que les travaux qui auront pour cause un but militaire étaient à la charge du Gouvernement (Articles 4, 5 et 6).

L'entreprise était tenue de soumettre au ministre des Travaux publics, dans un délai de six mois au plus tard à dater du jour de la promulgation de la Convention, en double expédition, les plans et projets d'ensemble de tous les travaux et fournitures rédigés conformément aux prescriptions des conditions de ce cahier des charges. Le ministre pouvait prolonger ce délai de trois mois. Une des expéditions des plans et projets était destinée au Gouvernement, et l'autre, revêtue de la signature du ministre des Travaux publics, devait être retournée à l'entreprise dans un mois au plus tard à dater du jour de sa présentation; autrement, passé ce délai, les plans pouvaient être considérés comme approuvés. Les modifications du Gouvernement devaient répondre au cahier des charges et aux clauses de la Convention.

Pour activer les travaux, l'entreprise avait la faculté de soumettre au ministre des Travaux publics le plan général et le profil en long du tracé par sections, d'une longueur d'au moins 30 kilomètres.

Du point de vue du tracé en général, le Cahier prévoyait la ligne pour une seule voie. Dans les gares, on prévoyait des voies d'évitement et de garage, dont la longueur totale ne pouvait pas dépasser, pour l'ensemble de la ligne, cinquante kilomètres. Cependant, on était d'accord que, si, dans les cinq premières années de l'exploitation de la ligne, de nouvelles voies étaient reconnues nécessaires, le Gouvernement aurait le droit d'en demander l'établissement à l'entreprise ou, à son défaut, à la Société de l'Union Générale, jusqu'à concurrence d'une longueur de dix kilomètres. En ce qui concernait les piles des grands ponts en rivière dont l'élargissement ultérieur pourrait présenter de grandes difficultés, elles devaient être établies sur fondation pour deux voies. Ce qui plus est, le Gouvernement pouvait aussi ordonner d'allonger les piles et culées des ponts, pour servir d'appui à des voies charretières, mais les frais qui résulteront de ces allongements et de l'établissement de ces voies charretières seront à sa charge, ou devaient être à sa charge (Article 9).

Les articles 10 et 11 sont d'une technicité minutieuse. On y admettait, dans la voie courante, en général le rayon minimum de 500 mètres, mais dans la partie comprise entre les gorges de Ripagne et Vlachka, dans les deux défilés, ainsi que sur les points difficiles, le rayon minimum de 300 mètres. Dans les courbes de moins de 1000 mètres de rayon, l'écartement de la voie devait être augmenté en raison inverse de la longueur du rayon; toutefois, cet élargissement ne devait être supérieur à 30 millimètres.

Les surfaces supérieures des deux rails de la voie étaient prévues dans les alignements posées exactement de niveau. Dans les courbes, le rail extérieur devait être suffisamment surélevé, «conformément aux règles de l'art». La surélévation du rail extérieur devait être compensé dans les paraboles de raccordement, ménagées à la pince en posant la voie, sur une longueur égale au moins à 200 fois la surélévation. Il devait être interposé un alignement droit d'au moins dix mètres de longueur entre les points de naissance de la surélévation des rails extérieurs de deux courbes dirigées en sens contraire.

Dans la vallée de la Morava, la déclivité maximum devait être de 0,007 par mètre, au plus 0,010 (avec l'autorisation spéciale du ministre des Travaux publics). De Belgrade à Vélka Plana, on prévoyait la rampe maximum de 0,010 et dans la partie comprise depuis les gorges de Ripagne jusqu'à Vlachka, une déclivité maximum de 0,015. Pour y employer celle de 0,012, l'entreprise réclamait une somme de 1.200.000 francs, laquelle devait être répartie sur tous les kilomètres de la ligne.

Une partie horizontale de 100 mètres devait être ménagée entre deux déclivités consécutives, quand elles se succédaient en sens contraire, de manière à verser leurs eaux au même point. Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon et dans les tunnels devaient être réduites le plus possible.

L'emplacement des stations ou haltes pour voyageurs ou marchandises, ou pour voyageurs seulement, devait être fixé par le Gouvernement, sur la proposition de l'entreprise, mais le nombre ne devait pas dépasser trente-deux. La longueur des stations devait être comprise au moins entre cinq et six cents mètres, suivant leur importance; la longueur en palier devait être au moins de six cents mètres; mais elle pouvait être réduite à quatre cents mètres en cas de nécessité démontrée.

Les stations devaient être établies en palier; en cas de nécessité, sur une inclinaison de deux pour mille. Les stations en courbe, en cas de nécessité parfaitement démontrée, pouvaient être construites uniquement sur l'autorisation expresse du ministre des Travaux publics.

Les stations secondaires devaient posséder, indépendamment des deux voies principales, une troisième voie construite, et on devait ménager l'emplacement pour établir une quatrième voie. Dans les haltes, on réservera l'emplacement pour la troisième voie.

Un long article était consacré aux terrassements. La largeur en couronne de la plate-forme devait être de 5 m. 40; dans les déblais en terre glaise et humide, 6 mètres; dans les déblais en rocher, 4 m. 50. Dans les courbes de faible rayon la plate-forme pouvait être établie en revers. — La largeur du ballast en couronne devait être de 3 m. 40 et l'épaisseur de 0 m. 35, ou de 0 m. 50 dans les déblais de terre glaise et humide.

L'écartement intérieur des rails était de 1 m. 436.

Dans les stations, les voies de garage devaient être espacées d'axe en axe de 4 m. 75. Les talus des tranchées et des fossés devaient avoir au moins une inclinaison d'un mètre de hauteur sur un de base (sauf pour les parties en rocher). — Sur les points où la nature des terrains l'exigeait, on devait donner à ces talus une inclinaison de $1\frac{1}{2}$ de base pour 1 de hauteur. Les talus des remblais devaient être, de plus, consolidés par des ensemencements.

L'ouverture entre les culées pour donner passage au chemin de fer devait être de 4 m. 50. La distance verticale ménagée au dessus des rails, pour le passage des trains sous les ponts, viaducs, ne devait pas être inférieure à 4 m. 80; pour les tunnels, la hauteur entre la clef de voûte et le niveau des rails ne devait pas être inférieure à 5 m. 40. La largeur entre les parapets des ponts ou viaducs, sur lesquels passera le chemin de fer, devait être de 4 m. 50. Les ponts, tunnels, viaducs sur les routes devaient avoir une ouverture de 3 à 8 mètres et une hauteur de 4 m. 30 à 5 mètres, suivant les circonstances locales (Article 13).

Les articles 14—17 stipulaient qu'il n'y aurait pas de ponts en bois en-dessous du chemin de fer, que les ponts en fer seraient soumis à une épreuve conformément aux règles de l'art, que la construction — sans aucun luxe — serait faite avec des matériaux de bonne qualité et autant que possible en usage dans le pays. Les ponts métalliques devaient être calculés pour que le fer ne travaillât pas à plus de six kilogrammes par millimètre carré, «en prenant pour base les prescriptions en usage en France pour les travaux publics».

La superstructure, la voie même, était définie aussi d'une façon précise.

Les rails devaient être en acier, de 30 kilogrammes par mètre, du système Vignolle, avec éclisses également en acier, d'une longueur de 6 mètres au moins, garantis 3 ans au moins. — Les traverses devaient être en chêne non préparé, ou en hêtre injecté, d'une longueur d'au moins 2 m. 50, d'une épaisseur de 0 m. 14 à 0 m. 15 et d'une largeur d'au moins 0,15. La distance entre les axes de deux traverses consécutives devait être au maximum de 0,90 m.; pour celles voisines des joints, cette distance était réduite à 0,60 m. (Article 18 et 19).

On réglait la façon de poser «sans aucune saillie» les rails aux passages à niveau, dont l'angle de l'intersection devait être au moins 45° et dont les barrières étaient obligatoires dans des endroits fréquentés et dangereux.

Les signaux étaient doubles, l'un à l'entrée, l'autre à la sortie.

Le long de la voie une ligne télégraphique à deux fils, des poteaux kilométriques, des indicateurs des pentes et rampes («en bois de chêne peint à l'huile») et les maisons de garde («entre 1 km. 1/2 à 2 kilomètres») devaient encore être établis (Articles 22—26).

Le cahier établissait que les bâtiments des gares à voyageurs seraient en pierres ou briques, ou briques et bois; que les bâtiments des gares à marchandises, ateliers, dépôts de locomotives et accessoires pourraient être construits en panneaux de bois, mais sur fondation en pierres ou briques.

Les ateliers de réparation («pour 30 wagons à couvert et 50 voitures en plein air») et les magasins d'approvisionnement étaient prévus à Belgrade ou à Niche, suivant la décision du ministre des Travaux publics. Dans les stations à fixer par le Gouvernement, devaient être établis des dépôts de machines locomotives pour un nombre maximum de 28 (y compris le dépôt de 10 locomotives prévu pour la station de Belgrade), avec des plaques tournantes de 14 mètres. On prévoyait encore des grues hydrauliques, dont les bouches d'écoulement devaient être à 2 m. 850 au-dessus du champignon des rails. A Belgrade il devait y avoir deux réservoirs de 100 m. 3 et dans les autres prises d'eau un réservoir de 100 m³ (Articles 27—29).

La surveillance de l'Etat était également prévue par le cahier. Le ministre des Travaux publics pouvait faire vérifier les projets sur les lieux mêmes, et cela aux frais de la Société.

Après l'achèvement du chemin de fer, l'entreprise avait à remettre au Gouvernement deux exemplaires du profil en long et du plan d'exécution aux échelles fixées, ainsi qu'une double expédition des plans d'ensemble des ouvrages d'art d'un débouché supérieur à 40 m. (Article 33).

On doit reconnaître que la Convention-contrat était établie d'une façon très circonstanciée et qu'elle contenait des précisions très délicates. Les négociateurs avaient cherché à tout prévoir. Ils mirent sur pied un document de premier ordre, d'une réelle valeur, en profitant du progrès que le problème ferroviaire avait fait en Europe.

Signé à Belgrade, le 3 février (22 janvier) 1881, elle devait être mise en oeuvre après avoir été ratifiée «en ce qui concerne Monsieur Bontoux-ès-nom, par le Conseil d'Administration de l'Union Générale et ce au plus tard dans les dix jours à dater de la signature de la présente Convention; en ce qui concerne le Gouvernement serbe, par la Skoupchtina (Parlement) dans le délai de deux mois à partir de la même date».

Deux mois encore se passèrent en négociations qui devaient mettre au point l'interprétation de certaines clauses du document et fixer la date du commencement des travaux.

Un «Protocole» et un «Protocole final» vinrent compléter la Convention. — Par le Protocole, on établissait que M. Bontoux ne pourrait transmettre à une société les droits qu'il tenait de la Convention, sans une autorisation formelle du Gouvernement serbe. D'autre part, le Protocole précisait la date de la construction: «Le Gouvernement serbe ayant exprimé le désir que les travaux fussent commencés le plus tôt possible, Monsieur Bontoux-ès-nom s'est engagé par dérogation aux stipulations de la présente convention à faire commencer les travaux sur un ou plusieurs kilomètres de la ligne à son choix dans les cinq mois qui suivront la ratification, mais sous la réserve expresse que le Gouvernement aura approuvé sans retard le projet qui lui aura été soumis à cet effet par l'entreprise et qu'il lui aura livré les terrains en temps utile». — Le Protocole final est plus long, il a 23 articles. Remarquons qu'il est signé, toujours à Belgrade, le 15 (3) mars 1881, par les mêmes négociateurs.

En analysant la Convention, nous avons déjà tenu compte de commentaires, modifications et interprétations qu'il contient. Signalons seulement une clause d'une importance un peu plus grande. Est-ce pour satisfaire le Gouvernement austro-hongrois? Est-ce pour couper court aux discussions que le point de départ de la Convention soulevait? (Le représentant d'Angleterre à Belgrade était d'avis de commencer la ligne d'abord à Vranjé). Toujours est-il que, le 15 mars 1881, le Protocole final stipulait que la Section de Belgrade à Ralya et le défilé de Stalatch, qui offraient des difficultés d'exécution spéciales, devaient être étudiés les premiers. «Monsieur Bontoux, disait-on dans ce Protocole, s'engage à présenter les projets de cette partie de la ligne dans le plus bref délai possible, à y commencer les travaux dès que les terrains auront été livrés par le Gouvernement et à poursuivre régulièrement l'exécution».

Tout était donc prêt. Il fallait encore l'approbation de la Skoupchtina (Parlement serbe).

6. LA CONVENTION DU 3 FÉVRIER 1881 DEVANT LA SKOUPCHTINA (LOI DU 5 AVRIL / 23 MARS 1881)

L'opinion irritée, la presse déchaînée, les masses populaires désorientées malgré les déclarations du Ministre de l'Intérieur et une Assemblée nationale déchirée — voilà l'atmosphère dans laquelle fut

mise à l'ordre du jour de la Skoupchtina la Convention si péniblement élaborée.¹⁾

Le Gouvernement était aux mains des progressistes, qui, malgré leur dénomination, avaient un esprit conservateur et autoritaire. Le jeune parti radical avait toute la fougue des novices; dans l'opposition, il prônait la démocratie intégrale. La Convention lui fournira une excellente occasion pour attaquer le Gouvernement.

M. Bontoux, dans ses mémoires, a peint la situation de cette époque-là en ces termes: «Au moment où les conventions, signées le 3 février, furent déposées sur le bureau de l'Assemblée, toutes les influences contraires se firent jour, et chacune d'elles chercha, par tous les moyens possibles, à s'emparer des députés, dont un grand nombre ne comprenait absolument rien au projet en discussion».

Au mois de février, la Chambre nomma une Commission de quinze membres «pour examiner la Convention générale du chemin de fer conclue avec M. Bontoux». Les rapporteurs techniques de cette Commission étaient Nikola Pachitch et Pétar Vélimirovitch, ingénieurs et députés radicaux. Cette Commission, au bout de trois semaines, après avoir examiné l'affaire, produisit deux rapports: celui de la majorité, concluant à l'adoption, et celui de la minorité, critiquant la Convention et déclarant que le moment n'était pas venu de construire les chemins de fer en Serbie.

Ces deux rapports, du reste, soulevèrent une discussion orageuse qui n'était point limitée seulement aux locaux parlementaires, mais qui se propagea dans tout Belgrade et à l'intérieur de la Serbie. La population entière était partagée en deux camps, les uns *pour*, les autres *contre*.

Le 16 mars, commença la discussion publique qui dura dix jours. Les députés de l'opposition attaquaient violemment la convention; les

¹⁾ Le *Novi Vek* (*Siècle Nouveau*) du 1er février 1881, lance la nouvelle que la Société Bontoux ne représente pas autre chose que l'Autriche elle-même. Il cite, dans son numéro du 3 mars 1881, *Le Nord*, journal belge paraissant à Bruxelles, qui affirme aussi qu'il s'agit de capitaux de Vienne et non pas de ceux de Paris. Le ton du journal viennois *Deutsche Zeitung* (No 3266, 7 février 1881) est une preuve pour le *Novi Vek* que Bontoux est «l'homme de l'Autriche» «Lorsque le *Pester Lloyd* (14 février 1881) se réjouit du succès de Bontoux à Belgrade, écrit le journal de Belgrade, c'est du succès de celui qui dirigera le *Südbahn* et qui fera la voie ferrée Pesth—Zémoun». Le même journal critique son contraire l'officieux *Vidélo* (*Lumière*) qui prétend que le capital de l'Union Générale est de 200 millions de francs. «Il n'y a qu'à ouvrir le *Dictionnaire financier* (Paris, 1880, p. 308) pour voir que le capital n'est que de 50 millions de francs». Inlassablement, de numéro en numéro, ce journal fait une campagne systématique contre le projet de concession Bontoux. Dans son numéro du 18 mars 1881, il publie la nouvelle que l'entrepreneur belge Leisen avait offert à Bontoux de lui acheter la concession et de construire un kilomètre pour 160.000 au lieu de 198.000 francs que le gouvernement serbe lui accorde. Le Belge était sûr de gagner 50.000 fcs par kilomètre! Cela veut dire, ainsi conclut le *Novi Vek*, que M. Bontoux gagnera 40.000.000 de dinars. «Hommes de Dieu, mes frères serbes, ne tuez pas vous-mêmes votre propre patrie!» s'exclame le journal. — La *Zastava* (*Bannière*), organe des radicaux de Novi Sad, dans son numéro du 19 février 1881, proteste contre la façon dont a été formée la commission parlementaire qui devait examiner le projet de loi: «On n'y a pas désigné. M. Petar Velimirovitch, le meilleur expert en question ferroviaire, mais on y a mis — deux marchands de tabac».

ministres répondaient en combattant les arguments du parti opposé. La Convention n'était pas populaire et les ministres qui avaient assumé la responsabilité et même le devoir de la faire passer, malgré tout, se servaient de tous les moyens pour réussir. Derrière les ministres, on sentait bien l'action d'une autorité supérieure, qui, sans se manifester ouvertement, dominait cependant tous les débats et conduisait peu à peu la discussion vers le but arrêté d'avance.

Les radicaux étaient opposés à la Convention et invoquaient les raisons suivantes: 1^o la construction, l'exploitation et l'emprunt avaient été donnés à la même banque; 2^o l'emprunt n'avait pas été séparé de la question de construction des chemins de fer et l'exploitation n'était pas restée entre les mains de l'Etat; 3^o les conditions de l'emprunt étaient très onéreuses. Toutes les recettes de l'Etat, des impôts directs présents et futurs et les impôts indirects même, étaient engagés comme garantie de cet emprunt; 4^o le prix de la construction des chemins de fer était trop élevé.

Du reste, l'opposition radicale se révoltait contre toutes les actions du Gouvernement des progressistes. Elle avait bien organisé une sérieuse campagne de presse. Bien au courant de la question, informée par les puissances européennes qui craignaient l'hégémonie germanique, elle prodiguait des critiques documentées et persuasives. L'organe du parti radical la *Samoouprava* publia une série d'articles techniques. Un Tchecoslovaque naturalisé serbe, Franya Vchétetchki, qui vivait à Belgrade depuis de longues années et était professeur à l'Ecole Militaire, fit des exposés remarquables¹⁾. Très appréciés aussi étaient les articles d'Anta Alexitch, ancien officier du Génie et membre de la Société scientifique serbe. La partie juridique de la critique de la Convention en question a été menée par Guiga Guerchitch, professeur de l'Université de Belgrade et député, homme d'une autorité exceptionnelle.

Les députés radicaux, profitant de la liberté de la parole, prononçaient les discours enflammés, pleins d'attaques aussi bien contre le Gouvernement que contre la Convention²⁾.

Ljoubas Diditch, député radical qui, plus tard, en 1883, à la suite de la Révolte de Zaiétchar, sera exécuté, fit une charge à fond. Il proclama inadmissible une Convention qui laissait à l'Union Générale un emprunt au cours de 71 %. Il attaqua le Gouvernement qui, avec le même emprunteur, signait une convention pour la construction des chemins de fer serbes moyennant 198.000 dinars par kilomètre, somme qui, en calculant tous les autres frais secondaires, s'élèverait à 300.000 dinars par km. «De plus, disait ce député, on a donné à M. Bontoux le droit d'exploitation des futures lignes de chemin de fer pour une période de 25 ans, en lui payant l'intérêt pour une durée de 50 ans!

¹⁾ Vchétetchki Franya, *Nos chemins de fer en rapport avec la Convention conclue avec l'Union Générale*, Tome I, Belgrade 1881; *Comment nous devons construire notre chemin de fer en comparaison avec la Convention conclue avec l'Union Générale*, Tome II, Belgrade 1881.

²⁾ Discours prononcé à la Skoupchtina par des radicaux contre la Convention de chemin de fer, Belgrade, 1880. Edition de la *Samoouprava*, organe du parti radical serbe.

En outre, le Gouvernement s'engageait à verser à M. Bontoux une annuité de 6.000.000 dinars, et, par surcroît, M. Bontoux avait eu l'audace d'exiger que tout cela lui fût payé en or pur, et que tous les paiements s'effectuassent à Paris tous les trois mois!». Le député, alors, posa tout à coup la question: «Et lui, que nous donne-t-il?» Un silence absolu régnait à la Chambre. Et le député de répondre lui-même: «M. Bontoux nous donne du brouillard sur la Moraval Nous lui fournissons des armes contre nous-mêmes! Il ne nous donne rien!».

Un autre député intrépide, franc et droit, dont l'action politique est légendaire, Ranko Taïssitch, criait au scandale. Dans son discours, prononcé à la Skoupchtina le 9/21 mars 1881, il accusa ouvertement le Gouvernement, l'administration, la majorité parlementaire et une partie de la presse d'être achetés par les intéressés. Il versa au dossier une liste de corrompus: huit députés et le premier secrétaire de la Chambre auraient touché chacun 50.000 dinars; cinquante et un députés et le second secrétaire de la Chambre chacun 25.000 dinars. «Le ministre des Finances, prétendait ce tribun, a touché lui-même 50.000 dinars! Son secrétaire, 25.000!» La liste indiquait encore: «Le gouverneur de la Banque Nationale 250.000; le vice-gouverneur, 50.000». Au Conseil d'État, une somme de 875.000 dinars aurait été distribuée. Une somme de 180.000 dinars avait servi pour corrompre les fonctionnaires. Quatre rédactions de journaux se seraient partagé 150.000 dinars. La lutte parlementaire se transféra hors de la Skoupchtina. Les étudiants eux-mêmes, un soir, se précipitèrent devant la maison de la Croix rouge où siégeait la Chambre, juste au moment le plus critique de la discussion. La police et la gendarmerie furent obligées d'intervenir pour les empêcher d'y pénétrer. Cependant, la Convention devait passer coûte que coûte. A en croire les mémoires de M. Miyatovitch, le Dr Rosen et le vicomte d'Harcourt l'employaient à raisonner l'opposition, à la diviser et, même, à en corrompre quelques membres. Ils auraient réussi à obtenir des radicaux la promesse de ne pas quitter la Chambre des députés et de ne pas provoquer ainsi le manque de quorum en rendant le vote impossible. Le vicomte d'Harcourt s'est empressé de communiquer «ce succès inespéré» au Ministre Miyatovitch¹⁾. Comme la Convention était impopulaire, et pour réussir devant la Chambre, le Prince Milan lui-même s'engagea. Sans exagérer, on peut dire que le Prince est intervenu auprès des députés plus que les ministres eux-mêmes. Les députés ne cessaient pas d'être convoqués à la Cour. Quelques radicaux subirent fortement l'influence du Prince. On cite un exemple caractéristique: Au moment où la discussion battait son plein et que l'opposition était au comble de ses attaques, un orateur fougueux, le député radical Michel Valtérovitch semait le désaccord même au sein du Gouvernement. Le Prince Milan le fit venir auprès de lui et lui ordonna de ne plus se montrer à la tribune. Valtérovitch ne vint plus à la Skoupchtina. «Personne n'y comprit rien», dit dans ses mémoires M. Miyatovitch, qui, cependant,

¹⁾ Tchédomil Miyatovitch, «Ce que je sais sur la concession donnée à Bontoux», *Politika*, Belgrade, No 8628, 1932.

était prêt à intervenir en haut lieu pour atténuer l'incident. Et personne ne protesta.

Le 4 avril (22 mars) 1881, en dépit de tout ce vacarme, la Chambre, avant de se séparer, approuva la loi par 97 voix contre 57 et 5 abstentions. Le lendemain, le prince Milan Obrenovitch signa la formule habituelle, qui englobait le Contrat avec toutes ses annexes: «Nous recommandons à nos Ministres des Travaux Publics et des Finances de faire la publication de cette loi et de prendre soin de son exécution, à toutes les autorités nous donnons ordre de l'appliquer, et à tous nous ordonnons de lui obéir». Tout le Gouvernement y apposa sa signature: le Président du Conseil des Ministres et Ministre de la Justice, M. S. Pirotchanatz; le Ministre de la Guerre, Aide de camp de son Altesse le Prince, Général M. Lechianine; le Ministre de l'Instruction Publique et des Affaires ecclésiastiques, Stoïan Novakovitch; le Ministre des Affaires Etrangères, Tchédomil Miyatovitch; le Ministre de l'Intérieur, Miloutine Garachanine; le Ministre des Travaux Publics, Yévreme Goudovitch, et le Ministre des Finances par intérim, Tchédomil Miyatovitch.

L'officiel, le *Srpske Novine*, publia immédiatement la loi, qui entra en vigueur. Le Gouvernement, tenace, venait de franchir une des plus grosses difficultés intérieures, au moins dans la Skoupchtina.

7. DE LA POSE DE LA PREMIÈRE PIERRE À LA FAILLITE DE LA SOCIÉTÉ DE L'UNION GÉNÉRALE

Une fois les bases jetées, l'oeuvre allait être commencée. Couvert par la loi, le Gouvernement, qui se réclamait «de la légalité, de l'ordre et de l'activité», poussait l'entreprise à activer les travaux.

Au mois d'avril 1881, par une solennité à laquelle rien ne manquait, on procéda à la «pose de la première pierre» du premier chemin de fer serbe. La cérémonie se déroula à l'emplacement qui se trouvait entre la gare de Belgrade d'aujourd'hui et la fabrique de papier de M. Vappa, actuellement la halte Sényak. Le Prince Milan tenait à y assister, entouré de tous les ministres, de hautes personnalités, et d'une foule curieuse accourue de tous côtés. Le président du Conseil Pirotchanatz prononça un discours éloquent, pour souligner la grande importance de la ligne à construire au point de vue politique, commercial et industriel de la Serbie. Il tendit au Prince un marteau en argent, pour sceller un parchemin dans la première pierre.

A cet emplacement, jusqu'au monticule Toptchidère, on établit sans tarder une petite ligne de chemin de fer à voie étroite en vue de transporter la terre devant servir à combler les fossés marécageux dits «Vénétzia» (Venise), où devait passer la voie principale. Sur cette ligne auxiliaire circulait une petite locomotive de l'entrepreneur M. Sauret, conduisant des wagonnets remplis de matériaux. Ce fut la première locomotive qui toucha le sol de la Serbie.

Parallèlement aux travaux de construction, on procédait à l'organisation administrative. Le 8/20 mai 1881, le ministre des Travaux publics, Yévreme Goudovitch, le même qui avait signé la Convention

avec M. Bontoux, soumit au Prince Milan un projet de formation d'un «service de chemin de fer au Ministère des Travaux publics».

Le projet du ministre Goudovitch est l'image fidèle d'un pays où il faut tout créer et où les forces techniques manquent encore.¹⁾ Nous en citerons les passages principaux:

«Votre Altesse, déclare le ministre au Prince, l'Union Générale, en sa qualité d'entrepreneur des travaux de construction du chemin de fer, a déjà commencé en grand les travaux relatifs au tracé et commencera sous peu les travaux mêmes. Je n'ai aucune raison de douter de la qualité du travail attentif et solide de cette société, mais vu l'importance énorme de cette question, car elle pénètre profondément dans les intérêts de notre pays, je considère, en m'appuyant simultanément sur le procédé des autres Etats dans de pareilles circonstances, qu'il existe un besoin urgent d'organiser aussitôt que possible, sur la base des lois actuellement en vigueur, un service de chemin de fer au ministère qui m'est confié, pour le traitement de toutes les affaires de chemin de fer, ainsi que de répartir le personnel qui exercera sur le terrain une surveillance continue de la construction même du chemin de fer».

Le ministre expose ses vues sur la répartition du travail et envisage la composition de la direction des chemins de fer, et de son personnel, et la rémunération de ce dernier:

«Les directions des sections de chemin de fer sont différentes dans différents pays. Ceci dépend de force faits, — en premier lieu de l'organisation générale du pays, du mode de travail même, de la longueur de la voie ferrée, etc.

Il y a, cependant, quelque chose de commun dans toutes ces organisations: c'est notamment le partage du travail intégral autant que possible par spécialités.

Il faut ensuite discerner par rapport à chaque chemin de fer deux parties qui diffèrent assez fort l'une de l'autre. L'une de ces parties est la construction même et l'entretien, et l'autre, c'est son emploi, dit exploitation. Ce partage est aussi prévu par notre loi relative à l'organisation du Ministère des Travaux Publics, mais vu que ces deux parties sont en rapports réciproques, il est nécessaire d'avoir une direction qui guide le travail d'ensemble.

C'est à ce point de vue qu'est composé le premier tableau ci-joint, d'après lequel devait être choisi le personnel de la direction des chemins de fer. Dans cette direction seraient expédiées toutes les affaires des chemins de fer. Seulement durant la construction de la voie ferrée, il serait indispensable qu'un personnel spécial ait la surveillance directe de la construction elle-même, ce personnel aura à se considérer comme faisant partie de la direction des chemins de fer.

La pratique a montré qu'il était profitable que, durant la construction du chemin de fer, la surveillance principale et directe sur le terrain, pour certaines distances de la voie, soit confiée à une personne pourvue du personnel technique nécessaire. Tenant compte de la situation et des difficultés de notre ligne, je trouve qu'il serait préférable que la voie soit partagée en quatre inspections: la première, de Belgrade à Vélika Plana; la seconde, de Vélika Plana à Stalatch; la troisième, de Stalatch à Niche; la quatrième, de Niche jusqu'à la frontière serbo-

¹⁾ La terminologie des chemins de fer serbes a été difficile à élaborer. On raconte que la Commission qui en fut chargée convoquait souvent les paysans serbes et les faisait parler. Ils disaient: «Voz tréba da skrené — Le train doit tourner», et la Commission notait: skretnitza — tournant. (Politika, 23 décembre 1933).

turque. La première inspection aurait sa résidence à Belgrade, la seconde à Yagodina, la troisième à Alexinatz, la quatrième à Leskovatz.

Dans chacune de ces inspections, on mènerait la surveillance de trois manières différentes:

1. Qu'à chaque chef d'inspection soit joint un nombre suffisant de personnel, lequel serait chargé d'inspecter de temps en temps la ligne. Seulement pour les équipes les plus responsables, il faudrait nommer une personne, spécialement chargée de la surveillance directe.

2. Que le personnel de chaque inspection soit réparti le long de la ligne de sorte que les distances fixées restent dans les limites de 12 à 20 kilomètres, selon les difficultés du terrain.

3. Que chaque inspection soit partagée en quelques grandes sections, et celles-ci en des sous-sections. Dans le premier cas la surveillance serait insuffisante, et, en outre, son côté faible est que trop de personnes auraient, à des moments différents, la surveillance de la même construction. Le troisième mode est trop encombrant et exige une grande correspondance. Selon les causes susmentionnées, le personnel de la surveillance sur le terrain, dans le second tableau est marqué selon la seconde manière.

La loi du 18 janvier 1880, regularisant la situation des employés techniques des chemins de fer, fixe des appointements systematiques annuels pour le personnel inférieur de la division des chemins de fer; seulement en ce qui concerne les appointements du personnel supérieur, il est prescrit qu'ils seront déterminés selon le budget.

Cependant, comme il est connu que nous n'avons pas à notre disposition assez de forces techniques et que nous sommes obligés de recevoir des sujets étrangers dans notre service; comme, pour cette raison, il serait impossible ou du moins trop difficile, de fixer d'avance les sommes selon les emplois, le budget de l'année courante ne contient que la somme totale de cent cinquante mille dinars pour compléter le personnel de la direction des chemins de fer et donnant l'autorisation de fixer les appointements par le décret royal, notamment en ce qui concerne les étrangers, de les fixer par le contrat et, en ce qui concerne les sujets serbes, de les établir suivant leur situation et conformément aux lois en vigueur.

Selon les raisons susmentionnées et tenant compte des traitements d'autres branches, est composé le troisième tableau ci-joint, lequel fixe des appointements systématiques pour tout le personnel de la direction des chemins de fer.

On sait qu'à l'étranger les ingénieurs techniques, surtout les ingénieurs supérieurs des chemins de fer, bénéficient d'appointements supérieurs à ceux que fixe le susdit tableau, et comme, d'autre part, il serait désirable d'attirer au service serbe des forces techniques de premier ordre et bien connues, la première partie du tableau contient une observation qu'on peut augmenter les appointements annuels des ingénieurs étrangers par une indemnité spéciale fixée par contrat dans chaque cas spécial.

Le personnel chargé de la surveillance sur le terrain doit constamment voyager et inspecter la ligne, et rester, pour ainsi dire, tout le temps dans le mouvement; il est indispensable d'indemniser ces agents de la surveillance de tous les frais de voyage et de leur assurer une situation indépendante qui leur permettrait d'appliquer toutes leurs forces intellectuelles et physiques à la charge qui leur est confiée. Cette indemnité peut se réaliser de deux façons différentes, qu'on paie aux agents une somme déterminée par jour et les frais de voyage pour le temps qu'ils restent en voyage ou, en prévision de ces frais, il faut leur fixer une indemnité annuelle.»

Le Prince approuva le projet de m. Goudovitch, d'après lequel la Première Direction de la Construction et de l'exploitation des chemins de fer serbes devait être composée de la façon suivante:

1) La Direction: a) le Directeur; b) l'inspecteur principal, remplaçant du directeur.

2) Division de la construction et de l'entretien: a) un inspecteur en qualité de chef de la Division; b) un ingénieur pour la superstructure des tunnels; c) un ingénieur ou sous-ingénieur en qualité de son aide; d) un ingénieur pour les ponts; e) un ingénieur pour la superstructure; f) un architecte pour les bâtiments; g) un ingénieur surveillant la fourniture du matériel roulant, les machines stables, les ateliers; h) un ingénieur ou sous-ingénieur en qualité de son aide; i) un ingénieur pour le tracement; j) un commissaire pour l'expropriation.

3) Division de l'exploitation: a) un ingénieur en qualité de chef de la division; b) section des tarifs et des réclamations; c) section d'itinéraires et de l'expédition des trains et du service technique du mouvement; d) contrôle des recettes et dépenses des chemins de fer; e) section de la statistique.

4) Le personnel général: a) quatre sous-ingénieurs pour les dessins techniques et les copies; b) un nombre suffisant des employés techniques pour les copies, travail de bureaux et les dessins techniques.

5) Le personnel de surveillance sur le terrain durant la construction: l'inspection Belgrade—Vélíka Plana (distance 90 km.); a) bureau de l'inspection, 4 personnes; b) le personnel sur le terrain, 8 personnes; — l'inspection Vélíka Plana—Stalatch (distance 86 km.): a) bureau de l'inspection, 4 personnes; b) le personnel sur le terrain, 5 personnes; — l'inspection Stalatch—Niche (distance 64 km.): a) bureau de l'inspection, 4 personnes; b) le personnel sur le terrain, 4 personnes; — l'inspection Niche—Vranyé (distance 122 km.): a) bureau de l'inspection, 4 personnes; b) le personnel sur le terrain, 8 personnes.

Les traitements et les indemnités de la division des chemins de fer du Ministère des Travaux Publics étaient établis comme suit: 1) directeur, appointements annuels: 10.000 dinars; 2) inspecteur principal, 8.000 dinars; 3) inspecteur de première classe, 7.000 dinars; 4) inspecteur de seconde classe: 5.000 dinars; 5) inspecteur de troisième classe: 4.000 dinars; 6) commissaire de l'expropriation: 2.500 dinars. En outre, les indemnités annuelles étaient prévues, suivant ce tableau: 1) inspecteurs, 3.000 dinars; 2) ingénieur I, II, III classe, 2.500 dinars; ingénieurs IV, V, VI classe, 2.000 dinars; 4) sous-ingénieurs I et II classe, 1.000 dinars et 5) les employés techniques, 300 dinars.

C'est un ingénieur allemand, M. A. Richter, qui fut engagé comme directeur. Deux ingénieurs serbes, M. Petrovitch et D. Stoïanovitch furent nommés inspecteurs. On procéda à l'organisation des services de la Direction, qui commença immédiatement à fonctionner.

Pendant ce temps, les matériaux pour la construction des chemins de fer sont dirigés de Budapest, à Bazyache, sur le Danube; de là on les expédiait par bateaux jusqu'à Smédérévo. Tandis qu'on s'occupait de faire les tunnels de Ripagne et de Ralya (sur la ligne

Belgrade—Niche), ainsi que le viaduc de Ripagne, la ligne accessoire de Smédérévo à Vélika Plana était presque achevée. L'entrepreneur la construisait d'urgence, afin de pouvoir transporter les matériaux de Smédérévo à un point de la future ligne principale, d'où ils devaient être portés vers les chantiers du nord Vélika Plana—Belgrade, et, d'autre part, vers le sud, à Niche. Cette ligne servait déjà en 1882 au transport d'outils, d'accessoires et d'autres matériaux.

La Skoupchtina, qui s'était mise en vacances au mois d'avril 1881, fut convoquée pour décembre de la même année. Elle s'ajourna, cependant, au 7/20 janvier 1882. Tout de suite, à la première séance, le 10/22 janvier, éclata une nouvelle querelle entre le Gouvernement et l'opposition. Le Prince avait ouvert la session par un discours du trône. La majorité prépara une adresse, en excluant la minorité radicale. Celle-ci en prépara une autre, pour protester contre les lois fiscales qui accablent le peuple et entravent son indépendance économique. «La convention, disait cette adresse minoritaire, la convention de la construction des chemins de fer, au moment de son exécution a démontré tous ses défauts, qui ont provoqué beaucoup de difficultés. Les appréhensions des députés radicaux à ce sujet se sont montrées fondées». Le parti radical réclamait la révision de toutes les lois, notamment de celle qui approuvait la convention Bontoux.

Ce n'est point l'opposition qui inquiétait le Gouvernement, ce n'est pas le fardeau que le pays avait à supporter, car la richesse naturelle du sol et les populations laborieuses pouvaient y suffire.¹⁾ Ce sont de mauvaises nouvelles financières de Vienne et de Paris qui mettaient la mort dans l'âme des ministres serbes.

«Que se passait-il à Paris?» Voilà la question angoissante que la Serbie se posait au début de 1882.

Bontoux prévoyait déjà au début de l'affaire de construction des chemins de fer serbes un bénéfice de vingt-cinq à trente millions de francs, ce qui était pour ce temps-là une rare occasion. Cela fit que les actions de l'Union Générale commencèrent à réaliser une hausse rapide à la Bourse de Paris. De 500 francs, elles atteignirent 3.000 francs. Ce succès brusque de l'Union provoqua la jalousie des autres financiers de Paris; ceux-ci commencèrent à critiquer le système de travail de l'Union Générale et à l'attaquer sournoisement.

D'autre part, Bontoux, disposant de forts moyens financiers et prévoyant de gros bénéfices pour l'avenir, ambitieux, s'engagea dans la politique et commença à lutter contre l'action anti-catholique du Gouvernement français lui-même. Le Gouvernement le considéra immédiatement comme son adversaire, et, naturellement, comme il était le président du Conseil de l'Union Générale, celle-ci devenait une cible à atteindre. Le Gouvernement se mit donc du côté des autres adversaires et les aida dans leurs machinations contre l'Union Générale. On disait encore que ce combat du Gouvernement fran-

¹⁾ Un emprunt dit «de loterie nationale» a été lancé le 1er avril 1881, en vue du paiement des dettes de guerre. Il devait servir aussi pour le financement des travaux de construction à la charge du gouvernement serbe.

çais et des autres financiers contre Bontoux, était soutenu par la Russie, qui voulait empêcher la construction des chemins de fer serbes. Ils réussirent à détruire l'Union Générale qui fut déclarée en faillite.¹⁾

Bontoux essaya, alors, de s'en tirer, de redresser la situation; il songea à une clause prévue au Contrat de la concession signée entre lui et le Gouvernement serbe, autorisant le ministre des Finances serbe à donner d'avance à l'Union Générale les obligations des chemins de fer appartenant à l'Etat serbe, sous condition que l'Union paierait l'intérêt de 5% sur la valeur nominale des obligations ainsi avancées. Bontoux envoya un télégramme au ministre des Finances M. Miyatovitch en le priant d'envoyer d'urgence à l'Union Générale, suivant la dite clause du contrat, les obligations de chemins de fer pour la valeur nominale de 60.000.000 francs.

8. L'«AFFAIRE BONTOUX» À LA SKOUPCHTINA

Au début, ni le pays ni la Skoupchtina ne furent renseignés exactement sur les manœuvres dont la Bourse de Paris fut le théâtre.²⁾ Après l'adresse que l'opposition avait élaborée dans la Skoupchtina et qui resta presque sans effet, le Bureau du groupe radical au

¹⁾ Dans son livre: *Ce que mes yeux ont vu*, préfacé par Emile Faguet (Paris, édition 1911, page 335) M. Arthur Meyer, en écrivant sur les krachs des banques a peint l'effondrement de la Société de l'Union Générale: «La liste nécrologique n'était pas close. Cette fois encore il y eut krach, mais il y eut aussi et surtout assassinat. Une banque s'était créée sous l'inspiration d'un homme d'un grand tempérament financier, M. Bontoux: c'était l'Union Générale. Par son influence, par celle d'hommes d'une haute valeur, d'une réelle énergie, il avait su faire de cette banque le pivot d'affaires industrielles considérables en France et surtout à l'étranger. Cette banque comptait évidemment parmi ses administrateurs, parmi ses actionnaires, de grandes personnalités catholiques. C'est incontestable. On en prit prétexte pour lui faire une guerre confessionnelle et pour amener contre elle les pouvoirs qui déjà, sourdement, faisaient la guerre au catholicisme. La lutte fut longue, désespérée, dramatique. M. Bontoux fut arrêté, ses affaires suspendues, la banque déclarée en faillite, et néanmoins les victimes innocentes, sacrifiées à la politique, retrouvèrent 90 pour 100 de leurs créances et toutes les affaires qu'elles avaient lancées ou patronnées sont aujourd'hui des plus florissantes. je ne veux pas savoir si des fortunes scandaleuses se sont édifiées sur ce véritable attentat commis par le gouvernement et la magistrature; mais il me faut dire que le nombre des ruines qu'a causées cet assassinat est incalculable.» Dans son livre *Le Règne de Milan Obrénovitch* (Vol. II, 1878—1899, page 130), en yougoslave, M. Slobodan Yovanovitch écrit: «La description très vivante et fort fidèle de la faillite de l'Union Générale se trouve dans le roman d'Emile Zola *L'Argent*.» Pourrait-on être si affirmatif? Il semble bien plutôt que l'ouvrage de Zola soit une synthèse de romancier sur les faillites des banques dans la période de 1860—1870, avant la Guerre de 1870. Dans ce roman il s'agit d'une banque créée en 1867 (au moment de l'Exposition Universelle, d'où le nom: «Banque Universelle») et qui tombe en 1870. Zola explique son effondrement par l'atmosphère que Thiers avait alors si bien mis en relief par la célèbre formule des «points noirs». Bien entendu, certains détails (les actions de 500 francs qui montent à 3.000) rappellent l'affaire de l'Union Générale, mais ils s'appliquent à toutes les entreprises. En réalité, c'est l'affaire de Panama (1889) qui a décidé Zola de consacrer en 1891 son roman aux moeurs financières et à la spoliation de l'épargne.

²⁾ Le consul serbe à Paris avait envoyé un rapport où l'on disait que l'Union Générale était une «entreprise financière solide».

Parlement se réunit et élabora un manifeste au peuple afin de rendre compte à ses partisans et à ses amis de sa ligne de conduite à la Skoupchtina. En invoquant le bien public et l'avenir de la nation, cinquante députées radicaux, avec M. Nikola Pachitch en tête, promettaient de rester fidèles aux principes et aux convictions du parti. Le manifeste attaquait avec vigueur la politique gouvernementale; les impôts étaient augmentés au moment où la prospérité nationale avait baissé; les postes de fonctionnaires s'étaient multipliés; les préfectures étaient supprimées au profit de la division régionale («kaïmakamies»); la politique et le peuple russes étaient écartés de la Serbie, qui était soumise à l'influence de l'Autriche-Hongrie; avec la Bulgarie, «les relations fraternelles» n'étaient pas «cultivées». Mais c'est la question des chemins de fer qui y revient sans cesse:

«La majorité de la Skoupchtina nous avait exclus de toutes les commissions et aussi de la commission chargée de rédiger l'adresse... La majorité a loué le gouvernement, sans vouloir, au nom du devoir sacré, lui reprocher d'avoir violé et piétiné les lois positives et d'avoir recommandé à la Skoupchtina la convention fatale avec Bontoux...

La minorité n'a pu accepter que la Banque Nationale fût donnée à Bontoux et que la Serbie soit exposée à la faillite, tandis que la majorité a accepté la proposition du gouvernement, juste au moment où la faillite de Bontoux était imminente...

La minorité n'a pas pu signer l'adresse tout à fait contraire à ses conceptions et porter aux nues le Gouvernement juste au moment où Bontoux a fait faillite en entraînant la Serbie dans de nouvelles complications financières»...

Dans la Skoupchtina même, le parti radical resta sur la même ligne de conduite. Avec ses cinquante amis, M. Pachitch signa une interpellation, qui est importante non seulement au point de vue des chemins de fer serbes mais aussi au point de vue de toute la politique intérieure de la Serbie. C'est sur la question ferroviaire que sera livré dans le Parlement le combat principal entre les progressistes et les radicaux, qui amènera une rupture entre eux excessivement périlleuse.

Dans le préambule, le document traite des krachs en Europe en général; il reprend ce que l'opinion publique avait déjà souligné dans les grandes villes européennes:

«Bien que la crise à la Bourse des Valeurs de Paris a été prévue depuis plusieurs mois, elle est arrivée subitement et elle a pris dès le début de telles proportions que l'on a été autorisé de croire qu'il serait impossible d'apprécier ses conséquences dès à présent. Cela d'autant plus qu'en France, dans ce pays riche, dans lequel la situation financière est plus favorable que partout ailleurs, il n'y a pas eu de précédent permettant de comparer l'état actuel. Depuis les derniers 150 ans, c'est la première crise en France. Mais il nous semble que la secousse actuelle est une conséquence de ce grand pouvoir et qu'il est à craindre que la suite de ce grand règne financier n'ait des répercussions aussi graves.

Dans la crise financière de Vienne d'il y a quelques années et qui est dans l'histoire des crises la plus grande jusqu'à présent, on a enregistré à la fin de celle-ci une perte de trois milliards de dinars, tandis que les pertes à la Bourse de Paris, pour trois jours seulement, s'élèvent à cinq milliards. Bien que nous

n'ayons pas la possibilité de prévoir la suite de cette crise en la comparant aux autres crises, nous pouvons affirmer dès à présent que la perte totale sera énorme.»

Les interpellateurs entrent, ensuite, dans leur sujet, et, cette fois-ci, se basant eux-mêmes sur la Convention du 3 février 1880 et la Loi du 5 avril 1880, ils demandent au gouvernement ce qu'il a fait et ce qu'il se propose de faire pour sauvegarder les intérêts de l'Etat.

«La crise a commencé, disent-ils, juste les premiers jours de la création de l'Union Générale, avec laquelle nous sommes malheureusement très étroitement liés. L'opinion publique a déjà rendu responsable de la catastrophe dans laquelle est jetée la France tous ceux qui, avec Bontoux, patronnaient cette Banque, l'ont créée et la dirigent encore. Ils ont accompli leur besogne, et, si, par hasard, l'Union Générale existe encore, ce serait pour qu'elle puisse, par ses machinations, embrouiller davantage la situation, afin que chacun d'eux sauve ce qui lui reste à sauver.

Nous sommes convaincus que l'Union Générale tombera, car les financiers sérieux de France ne peuvent pas supporter dans leur milieu un établissement qui, malgré tous les avertissements, continue à fanfaronner jusqu'au bout, ce que tant de commerçants en France, à l'étranger et même chez nous, paieront très cher...

Il est de notre devoir de sauvegarder nos intérêts et, s'il n'est pas possible de nous en tirer sans perte, du moins de tout faire pour que cette perte soit la moins importante possible.

C'est une affaire qui concerne tout le peuple et le gouvernement entier.

Le gouvernement actuel nous a entraîné dans cette relation fatale; aussi nous demandons au gouvernement actuel:

1) Est-il renseigné, de source autorisée, sur la situation de la banque de l'Union Générale?

2) Où se trouvent les 11.000.000 de nos obligations d'Etat que la banque a reçues conformément à la loi sur notre emprunt et à valoir sur nos chemins de fer? Comment cette somme nous est-elle garantie?

3) Quelle est la somme que l'Union Générale nous a payée sur les 12.000.000 qu'elle devait nous verser effectivement comme contre partie des 14.666.666 dinars reçus en obligations d'Etat. Si elle n'a pas versé cette somme entière, où se trouvent les obligations qui correspondent à la somme non versée?

4) Est-ce que l'Union Générale a conservé, comme le traité l'y autorisait, le solde de toutes les obligations, c'est à dire pour 7.333.333 dinars? Si elle les a conservées, entre quelles mains se trouvent-elles? Et si elle ne les a pas conservées, qu'en a-t-elle fait? Si elle les a conservées pour son compte, nous les a-t-elle remboursées; si non, quelles sont nos garanties?

5) Si, suivant ce qui précède, la banque possède nos obligations d'Etat, quelle est leur valeur nominale globale et qu'est-ce que le gouvernement a fait pour garantir le bien national? Vu les circonstances actuelles, a-t-il fait quelque chose pour les retirer de la banque et les placer en lieu plus sûr, s'il n'est vraiment pas possible que notre Etat les reçoive en garde?

6) Le gouvernement est-il informé officiellement, ou a-t-il des informations de notre représentant à Paris, sur le bruit que la presse a répandu que l'Union Générale est en pourparlers avec la Banque de Paris pour transmettre à celle-ci les affaires qu'elle a en Serbie?

7) Si ces rumeurs sont fondées, quelle attitude le gouvernement pense-t-il prendre devant un tel accord?

8) Combien l'Union Générale a-t-elle reçu pour nos chemins de fer à titre d'indemnité convenue en espèces ou en d'autres valeurs?

9) A-t-on remis à l'Union Générale en dûe forme les obligations des chemins de fer de l'Etat et combien? Si elles sont remises, où se trouvent-elles? N'est-il pas à craindre que l'Union Générale ne les emploie à ses fins?

10) Est-ce que l'Union Générale a versé la caution convenue pour la construction de nos chemins de fer? Quelle est sa valeur, en quels titres et où se trouvent ceux-ci?

11) Le gouvernement a-t-il le compte exact de la valeur des travaux effectués jusqu'à ce jour sur nos chemins de fer et à quelle somme se monte cette valeur?

12) Le gouvernement a-t-il songé à ce qu'il aurait à entreprendre si l'Union Générale n'était pas en mesure de tenir les engagements prévus par le contrat, et cela au cas: a) si la banque liquidait, c'est à dire faisait faillite, et b) si elle obtenait, d'accord avec ses créanciers, le moratoire?

13) Le gouvernement serait-il disposé, pour tranquilliser l'opinion publique, de communiquer de temps en temps la correspondance échangée avec l'Union Générale, autant que cela lui serait permis?

M. Pachitch et ses amis demandèrent, le 2 février/21 janvier 1882, que l'interpellation fût déclarée urgente et que la Skoupchtina fixât la réponse du gouvernement dans un délai de deux jours.

Cependant, le gouvernement, prévenu de la catastrophe qui menaçait l'Union Générale, avait déjà au mois de janvier 1883 envoyé à Paris M. Miyatovitch. Le ministre de l'Instruction publique qui assurait l'intérim des Finances, répondit aux interpellateurs qu'il serait opportun de discuter l'interpellation sans attendre la réponse de Paris.

Le 13 février, M. Pachitch renouvelle sa question et demande au Président du Conseil une réponse dans les 48 heures. Il insiste sur le point suivant: «Le ministre des Finances a-t-il été autorisé à transférer le contrat des chemins de fer, après la chute de l'Union Générale, à une autre société?» La Skoupchtina, d'accord avec lui, désire être éclairée. Un mois s'est écoulé; M. Pachitch reprend la question. Il s'adresse à M. Pirotchanatz et lui demande: «Considérez-vous que la Constitution vous donne droit d'autoriser le ministre des Finances à faire le transfert de Contrat?» Pas de réponse.

Pendant ce temps, M. Miyatovitch, à Paris, s'oriente et cherche à sauver ce qu'il peut. Heureusement, les obligations qu'il avait envoyées à M. Bontoux n'avaient pas une valeur fixée à la Bourse et ne pouvaient pas être utilisées. Elles ne sauvèrent pas l'Union Générale, «victime de la jalousie et de la haine», et la faillite fut déclarée définitive, M. Bontoux mis en prison.

Le Ministre Miyatovitch et M. Yovan Marinovitch, ministre de Serbie en France, aidées par le représentant de l'Etat serbe près de l'Union Générale, M. Atchime Tchoumitch, s'employèrent à sauver les 60.000.000 de francs d'obligations. L'affaire était très dure, mais grâce à l'aide du chargé d'affaires de la Légation d'Autriche-Hongrie à Paris, le compte Goluchowski, elle fut arrangée au mieux.

9. LA CONCESSION DU COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS
(10 AVRIL 1882). — COMPAGNIE DE «CONSTRUCTION ET D'EXPLOITATION
DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT SERBE»

Dans le pays, l'opposition radicale suit de près dans la Skoupchtina l'évolution de «l'affaire Bontoux» et lutte contre le gouvernement. A Paris, les délégués de la Serbie, notamment le ministre des Finances, M. Miyatovitch, cherchent la solution à donner au problème ferroviaire tel qu'il se présentait après le krach.

Le 2/14 mars 1882, les radicaux, las d'attendre la réponse, posent un ultimatum au gouvernement. Le député radical, M. Racha Milochévitch, dans un discours s'adressant au Président de la Chambre, déclina, au nom de son parti, toutes les conséquences qui pouvaient découler pour le pays de l'attitude du ministère progressiste:

«Si le gouvernement n'y répond pas, il n'y a aucune raison que nous restions davantage à cette Chambre, où l'on n'entend pas la voix de la moitié des députés, où les intérêts du pays sont volontairement abandonnés, et nous ferons ce que notre serment au peuple et au Roi nous oblige à faire.

Ne croyez pas, Messieurs, que nous voulons par là exercer une pression quelconque sur vous; certes, non. Nous croyons seulement que les intérêts du pays sont tellement menacés, que notre devoir le plus sacré et notre serment à la patrie et au souverain ainsi que notre obligation envers nos électeurs nous obligent à demander des comptes exactes.»

Le leader de l'opposition laissait au gouvernement un délai de 24 heures. Par la voix du président de la Skoupchtina, M. Pirotchanatz déclara qu'il considérait comme contraire à la dignité du gouvernement de répondre à une interpellation à laquelle on assignait un délai. Le lendemain 4/16 mars 1882, en adressant à la Skoupchtina une lettre retentissante, où la politique du gouvernement était criblée de critiques, l'opposition remit une démission collective de ses mandats et réclama la dissolution et de nouvelles élections.¹⁾ Dès que le Président de la Skoupchtina eût ouvert la séance, le député radical Racha Milochévitch demanda la parole pour lire la lettre de démission. Un silence impressionnant régna dans les rangs des députés pendant la lecture de ce document qui, sous des couleurs sombres, décrivait la complexité des événements intérieurs subordonnés à la situation extérieure, l'imprudence du gouvernement, le budget déficitaire, les mauvaises lois, la liberté publique en danger, en un mot — le legs des ancêtres qui ont versé leur sang pour

¹⁾ Voici les noms des députés qui signèrent cette lettre: Nikola P. Pachitch, Ranko Taisitch, Racha Milochévitch, Pavlé Voukovitch, Vassa Stochitch, Aleksa Stanovitch, Sima Milochévitch, l'abbé Mihailo Smilyanitch, Pétrar Stévanovitch, Jika Milénovitch, l'abbé Milan D. Dyouritch, Kosta S. Taouchanovitch, Milan Simitch, l'abbé Ivan Protitch, Tassa Dyikitch, Dimitrié Katitch, Dimitrié Tzvetkovitch, Lyoubas D. Diditch, Stanko Petrovitch, l'abbé Marinko Ivkovitch, Philippe Milovitch, Marinko Markovitch, Arsa Drénovatz, Sima Nestorovitch, Milan Gligoriyévitch, l'abbé Vassa Pavitch, Stanoïé Dinitch, Dimitrié Ristitch, Vladislav Pavlovitch, Blagoïé Bogitch, Grouitza Téodosiyévitch, Savko Dyoüssitch, Novak Milochévitch, Anta Ratichyitch, Grigor Popovitch, Yovan Nikolitch, R. Dragoïévitch, Ilya Stochitch, K. Nikolitch, Rista Dyoüssitch, Andra Pérounitchitch, Maksa Miloutinovitch, Avram Sanditch, Djourdje Djorovitch, Smilyko Tchititch.

le pays presque compromis. Le gouvernement n'a pas voulu écouter la voix de la minorité. La police étouffait la liberté des électeurs et même de leurs élus. Les modifications de la Constitution, quoique souhaitées par la Skoupchtina entière, sont toujours à la commission. L'affaire de l'Union Générale a une bonne place dans la lettre; elle revient en «leit motiv», comme un refrain incessant. On souligne encore que M. Bontoux devait avoir aussi la «concession pour la création de la Banque Nationale de Serbie».

C'est par le problème ferroviaire que se termine la déclaration: «La nouvelle de la faillite de l'Union Générale, à laquelle le gouvernement avait confié quatre-vingt mille obligations, a stupéfié tout le monde, et les députés ont interpellé le gouvernement en lui demandant des comptes exacts sur la perte que nous avons subie.»

L'information que le ministre des Finances transfère le contrat des chemins de fer à d'autres sociétés financières a également surpris tout le monde et elle a obligé l'opposition à demander au gouvernement des explications exactes et précises sur ce transfert. A toutes les questions de l'opposition, le gouvernement a opposé un silence injustifié. Cela prouve que le gouvernement veut cacher l'état des choses comme il a caché l'année passée la conclusion de ce même contrat avec Bontoux, dans l'intention de surprendre la Skoupchtina par la solution de cette question et de la faire en vitesse approuver par sa majorité toujours fidèle.

Déjà l'année passée nous avons lutté énergiquement contre ce contrat, tout à fait nuisible et inacceptable pour le pays, puisqu'il le mettait en danger, en l'entraînant dans la dépendance économique, d'où, ensuite, également politique. Maintenant, toutes nos raisons et toutes nos appréhensions ont été partiellement justifiées. Avec la chute de l'Union Générale, il a été encore mieux mis à jour que ce contrat était l'oeuvre de la politique orientale de l'Autriche et de ses amis. Et maintenant que le gouvernement transfère ce contrat à une autre société, nous trouvons que la situation a encore empiré et qu'il est de notre devoir sacré de nous opposer par tous les moyens légaux et constitutionnels à une telle action du Gouvernement.

De tous les agissements du gouvernement et de toute sa politique, nous avons acquis la conviction que tout son travail, ainsi que celui de la majorité parlementaire, se réduisent à faire passer, à tout prix, le transfert de ce mauvais et dangereux contrat à une autre société financière, afin de camoufler les pertes de la Serbie dans la faillite de l'Union Générale et, en même temps, de se dégager de la responsabilité qui lui incombe pour cette action irréfléchie. Comme le gouvernement ne veut pas répondre à nos nombreuses questions, ce qui aurait modifié notre opinion sur cette question, décisive pour notre avenir économique, nous sommes décidés de nous démettre de nos fonctions de députés, pour donner au peuple l'occasion, lors des nouvelles élections, d'exprimer son avis sur cette question de première importance, et, par là, donner au Souverain l'occasion de se rendre compte de la véritable disposition du peuple.»

Aussitôt après la lecture de cette lettre, M. Racha Milochévitch, qui était venu avec M. Ranko Taïssitch, comme délégué des députés radicaux déjà absents, quitta la salle des séances.

Le ministre de l'Intérieur déclara vacantes les places des députés démissionnaires et des élections partielles furent fixées pour le 15/27 mai 1882.

Poursuivant ses démarches à Paris, le ministre des Finances M. Miyatovitch avait, en effet, réussi à trouver un autre entrepreneur-concessionnaire. Le 3 février (22 janvier) 1882, le Syndic de la faillite de l'Union Générale autorisa le gouvernement serbe à transférer la Convention du 3 février (22 janvier) 1881 à une autre société. C'est le Comptoir National d'Escompte de Paris qui tira le gouvernement serbe d'embarras en se substituant à la Société défailante et en prenant sur lui de former un nouveau consortium pour l'achèvement des travaux de la construction des chemins de fer serbes. Le Conseil d'administration du Comptoir National d'Escompte accepta la convention et tous les autres contrats entre l'Union et le Gouvernement serbe, et il envoya à Belgrade un délégué pour mettre au point les résultats des pourparlers menés à Paris.

C'est à Belgrade, en effet, qu'un contrat a été signé le 10 avril (29 mars) 1882 entre M. Miyatovitch, ministre des Finances, «agissant et stipulant au présent (contrat) au nom du Gouvernement Royal de Serbie»¹⁾, et Monsieur Paul Amilhou, ingénieur des Ponts et Chaussées, «agissant et stipulant au nom du Comptoir National d'Escompte de Paris, se portant fort, par procuration, pour une compagnie en formation qui prendra le titre: *Compagnie de construction et d'exploitation des Chemins de fer de l'Etat serbe*».

Le Contrat invoque le dernier alinéa du «Protocole final» du 3/15 mars 1881, qui autorisait l'Union Générale à transférer la Convention du 3 février 1881 à une autre société exclusivement avec l'approbation du gouvernement serbe. C'est en vertu de cette clause, admise, du reste, par la Skoupchtina dans la Loi du 5 avril 1881, que le gouvernement serbe transférait au Comptoir National d'Escompte de Paris tous les droits et obligations déterminés par la «Convention générale pour la construction du premier chemin de fer de l'Etat serbe», «laquelle comprend: 1^o un traité d'emprunt; 2^o un traité de construction; 3^o les bases d'un traité d'exploitation, ainsi que le Protocole final du 3/15 Mars 1881, avec les annexes A et B.» (Article 1). De son côté, le Comptoir National d'escompte de Paris accepta pour la Compagnie ce-transfert, et se substitua «au nom de la dite Compagnie à l'Union Générale dans tous les droits et obligations de cette dernière vis-à-vis du Gouvernement serbe» (Article 2).

Le délai de la formation de la Compagnie de construction et d'exploitation des chemins de fer de l'Etat serbe n'était pas prévu. Le capital devait être au minimum de quinze millions de francs, dont la moitié devait être versée au moment de la constitution, et le reste «quand cela sera nécessaire». Les actions de la Compagnie devaient rester nominatives jusqu'à leur entière libération. D'autres détails de l'organisation de cette compagnie devaient être déterminés d'accord avec le Gouvernement serbe (Article 3).

Pour faciliter l'arrangement entre le ministre des Finances et le Syndic de faillite de l'Union Générale et, en même temps, pour activer la rentrée des sommes que cette société doit au Gouverne-

¹⁾ Le 7 mars 1882, la Principauté de Serbie était proclamée Royaume de Serbie.

ment serbe, le Comptoir National d'Escompte, au nom de la Compagnie pour la construction et l'exploitation des chemins de fer de l'Etat serbe, avait consenti «a) à ne pas réclamer du Gouvernement serbe la somme de douze cent mille francs (1.200.000 frs) consentie en compensation de la réduction de 15 à 12 millimètres de la rampe aux abords du tunnel de Ralya, en s'obligeant toutefois à exécuter le tracé avec rampe de 12 millimètres. La somme précitée sera portée en décharge de la créance du Gouvernement serbe envers l'Union Générale; — b) à ce que le Gouvernement serbe retienne sur le prix qu'il a à payer à la Compagnie pour la construction de la ligne Belgrade—Niche—Vranyé une somme de douze millions (12.000.000) de francs et que cette retenue s'opère proportionnellement à l'avancement des travaux effectués et aux états de situations mensuelles de ces travaux». — La Compagnie s'engageait en outre à prêter son concours au représentant du Gouvernement serbe à Paris en vue de recouvrer en totalité la créance de la Serbie envers l'Union Générale, qui, après déduction de certaines valeurs à remettre au Gouvernement serbe, et d'autres éléments de libération, était de 24.789.256 francs. Dans ce cas la Compagnie ne devait pas payer sa contribution de 12.000.000.— Enfin, après que le Gouvernement serbe aurait été remboursé de la somme de 24.789.256 francs, «tant par les retenues proportionnelles opérées sur le paiement des travaux prévues ci-dessus sous b) que par les sommes qu'il aura reçues de la faillite de l'Union Générale», toutes les sommes qui pouvaient encore être retirées de la faillite au delà de 12.789.256 francs devaient être affectées au remboursement de la contribution «consentie par la Compagnie dans le but de couvrir la créance de l'Etat vis-à-vis de l'Union Générale» (Article 4).

Pour éviter tout malentendu, il était constaté dans le Contrat que, sur les 200.000 obligations hypothécaires du chemin de fer créées conformément à la Convention Générale, 20.000 obligations ont été annulées et remplacées par 110.000 obligations à lots, en suite de quoi l'annuité, primitivement convenue de six millions de francs, a été réduite à cinq millions quatre cent mille francs; que sur les 180.000 obligations de chemin de fer restées à la disposition du Gouvernement serbe, 80.000 ont été livrées à l'Union Générale, sur lesquelles 13.787 se trouvent à la disposition du Syndic de la faillite de l'Union Générale, de sorte que le Gouvernement serbe «a en tout à sa disposition 113.787 obligations».

Sur ces 113.787 obligations, le Gouvernement serbe avait à en céder 50.000 au Comptoir d'Escompte ès-qualité, qui s'engageait à les prendre immédiatement après la signature du contrat, pour le compte de la Compagnie, au prix contractuel de 357 frs. Le Gouvernement devait également céder au même prix à la Compagnie, sur sa demande, dans le délai de trois mois de la date de la signature, un plus grand nombre et même la totalité des obligations restées à sa disposition. Après l'expiration de ce délai, la compagnie ne pourra prendre tout ou partie des obligations restantes qu'à un prix supérieur au cours contractuel, lequel prix d'après le nombre de séries dans lesquelles on prend les obligations était arrêté comme il suit: lère

série, 362 francs; 2ème série, 365; 3ème série, 368; 4ème série, 372 francs (Article 5).

La remise des obligations hypothécaires du chemin de fer serbe devait être faite à la Compagnie par le Gouvernement serbe contre paiement en espèces ou en rentes *françaises* ou *autrichiennes*¹⁾, qui «seront déposées au nom du Gouvernement serbe soit à la Banque de France, soit à la Banque d'Autriche-Hongrie, soit à la Caisse des Dépôts et Consignations à Paris» (Article 6).

Toutes les valeurs que le Gouvernement serbe devait retirer de la faillite de l'Union Générale, excepté les trois millions de francs dûs au compte de l'emprunt à primes, de même que toutes les sommes provenant de la retenue faite suivant ce Contrat, devaient être déposées dans la Caisse spéciale, instituée conformément à la Convention générale et exclusivement affectées à la construction du chemin de fer (Article 7).

L'article 8 du Contrat cherchait à atténuer la charge écrasante de l'annuité: «Il ne sera envoyé à Paris sur l'annuité que la somme nécessaire pour faire face au paiement de l'intérêt et à l'amortissement des obligations de chemin de fer effectivement émises; le surplus sera déposé dans la Caisse spéciale du fonds de réserve du chemin de fer de Belgrade».

Après avoir précisé que la Compagnie devait se substituer à l'Union Générale pour «tous contrats des travaux et de fournitures déclarés par le syndic en cours d'exécution dérivant du fait de la Convention précitée et ayant trait à son exécution suivant un état spécifique délivré par le Syndic de la faillite de l'Union Générale» et que, par contre, elle acquerrait la propriété de tous travaux, fournitures, matériel, plans, instruments, mobiliers, archives et actifs appartenant à l'Union Générale, affectés à l'entreprise des chemins de fer serbes, et qui n'ont pas encore été payés par le Gouvernement serbe» (Article 10); après avoir prévu que la Compagnie de construction et d'exploitation des chemins de fer de l'Etat serbe, aussitôt constituée, se trouverait *ipso facto* investie directement «de tous droits et responsable de tous engagements résultant tant de la Convention du 3 février (22 janvier) 1881 que de la présente Convention» (Article 10), le Contrat stipulait que le Comptoir National d'Escompte, en garantie de la fidèle exécution, par la Compagnie en formation, des engagements pris vis-à-vis du Gouvernement serbe, verserait, immédiatement après la signature, et pour le compte de la Compagnie, à la Banque de France, un cautionnement de 2.500.000 francs en titres ou valeurs acceptés par le Gouvernement du Royaume de Serbie. Aussitôt constituée, la Compagnie aura à compléter le cautionnement, qui sera porté au chiffre de 4.000.000 de francs (Article 11).

Le Contrat ne prévoyait aucune ratification par le Corps législatif, c'est à dire par la Skoupchtina. Il devenait obligatoire pour le Comptoir immédiatement et ne l'était «pour le Gouvernement serbe qu'après l'homologation par le Tribunal de Commerce de la Seine de

1) C'est nous qui soulignons.

l'accord intervenu entre le ministre des Finances et le Syndic de la faillite de l'Union Générale sur le transfert de la Convention générale sur la remise par le syndic au Gouvernement serbe de certaines valeurs, c'est à dire le cautionnement de quatre millions de francs déposé à la Banque de France, 13.787 obligations hypothécaires de chemin de fer, 24.000 obligations à lots serbes, 27.000 obligations de l'emprunt national serbe de 1876, déposés à la Banque I. R. privilégiée des Pays autrichiens» (Article 12).

Le Contrat fut signé deux semaines après la démission des députés radicaux à la Skoupchtina. L'Assemblée, malgré leur protestation, continua à travailler sans quorum. Les élections partielles du 15/27 mai 1882 furent favorables aux démissionnaires: une quarantaine d'entre eux fût réélue, malgré l'effort du Ministère de l'Intérieur qui, par des circulaires confidentielles, demandait aux préfets d'aider les candidats gouvernementaux. La nouvelle du Contrat passé avec le Comptoir National d'Escompte attisa le désaccord entre les progressistes et les radicaux. Une abstention totale fut d'abord décidée. Puis, lorsque le ministre de l'Intérieur, par une lettre à la préfecture de Belgrade, en date du 5 juin (24 mai) 1882, sous le No 7755, les invita à venir siéger à la Skoupchtina et à remplir leur mandat, les députés réélus, auxquels se joignirent deux députés libéraux, donnèrent, en signe de protestation, à nouveau leur démission.

Le 6 juin (25 mai) 1882, la Commission pour la vérification des mandats à la Chambre recevait la lettre de démission, où le problème des chemins de fer figure à la place d'honneur:

«Attendu que nous, les soussignés, députés de l'opposition, avons donné notre démission parce que le gouvernement n'a pas voulu rendre des comptes sur la dette dans laquelle le pays a été entraîné par la faillite de l'Union Générale, ni sur le transfert du contrat des chemins de fer, bien que le gouvernement soit tenu, par la Constitution et par les lois, de répondre aux demandes des députés; attendu que les députés restés à la Skoupchtina ont, contrairement à la Constitution, déclaré nos places vacantes et outrepassé l'article 82 de la Constitution, qui dit: «L'assemblée peut délibérer seulement quand le quorum est atteint, c'est à dire qu'il y a au moins les trois quarts des députés présents. — Une proposition est votée quand elle a obtenu la moitié des voix plus une, sur l'ensemble des votants»; — attendu qu'il est prouvé que le gouvernement a sans accord et entente avec l'Assemblée nationale transféré le contrat de Bontoux à d'autres sociétés et comme il est impossible de savoir et de vérifier la perte causée au pays par la faillite de l'Union Générale¹⁾ tant que le gouvernement actuel est au pouvoir. —

Nous soussignés, en remerciant le peuple de la confiance qu'il vient de nous témoigner à nouveau, déclarons ne pas pouvoir rentrer à la Skoupchtina, qui n'est plus la représentation constitutionnelle et légale du peuple, car on pourrait considérer que, par notre rentrée, nous approuvons et confirmons ce qui est anticonstitutionnel et illégal. Nous ne pouvons pas travailler avec un gouvernement qui a foulé aux pieds la Constitution et ses lois. Nous considérons que notre patriotisme et notre conscience d'hommes attachés à la constitution nous ordon-

¹⁾ C'est nous qui soulignons.

nent de rendre au peuple les pouvoirs qu'il nous a donnés. Nous vous informons, donc, de considérer cette lettre comme notre démission aux mandats de députés si vous vous en croyez compétent, et, en même temps, comme notre protestation contre l'atteinte portée par le gouvernement et la majorité parlementaire à la Constitution et aux lois.

La plus grande satisfaction pour nous est que les élections du 15 mai ont prouvé clairement et solennellement que le peuple désapprouve la politique et le travail du gouvernement et de sa majorité.

Nous croyons que, par cette démarche, nous répondons de notre mieux à nos convictions constitutionnelles et à la confiance du peuple, qui nous est précieuse, et, qu'en restant sur le terrain constitutionnel, nous sauvegardons l'honneur et la dignité du peuple et du Souverain et servons les intérêts vitaux du pays». ¹⁾

Quelques députés radicaux n'avaient pas donné leur démission, afin de pouvoir rester en observation dans la Skoupchtina et insister sur la dissolution. Une délégation de députés radicaux se rendit auprès du Roi, qui les renvoya aux progressistes, avec lesquels il fallait trouver une solution de la crise parlementaire.

Le gouvernement Pirotchanatz ne céda pas. Pour remplacer les députés démissionnaires, les nouvelles élections partielles eurent lieu le 12 juin (31 mai) 1882. Les mêmes députés furent élus, mais, cette fois, c'est la majorité qui ne les voulut pas. On appela à siéger à leurs places ceux qui avaient obtenu après eux le plus grand nombre de voix. Et il y en avait qui n'avaient obtenu qu'une majorité d'une ou deux voix!

¹⁾ Voici les noms des députés qui signèrent cette lettre: Marko Petrovitch, Vassa Stochitch, Dim. Katitch, Nik. P. Pachitch, Sima Milochévitch, Mihaïlo Smilyanitch, Arsa Drénovatz, Smilyko Tchiritch, Pétar Stéfanovitch, Stanko Petrovitch, Milossav Stépanovitch, Ivan Protitch, Vassilié Pavitch, Dyourdyé Dyorovitch, Slavko Dyoussitch, Vladislav Pavlovitch, Blagoyé Bogitch, Marinko Ivkovitch, Tassa Dyikitch, Jika Milénovitch, Rista Dyoussitch, Rista Popovitch, Vel. Koundovitch (libéral), Novak Milochévitch, Maks. Miloutinovitch, Racha Milochévitch, Avram Sanditch, Péra Vassitch, Anta Raïtchitch, abbé Radivoïevitch (libéral), N. Nikolitch, Atza Stanoïevitch, Stanoïe Stankovitch, Milenko Markovitch, Stanoïe Dinitch, Lyoubia Diditch, Milan Gligoriévitch.

CHAPITRE III

LES DEBUTS DU TRAFIC LOCAL ET INTERNATIONAL EN SERBIE (1884—1888)

1. L'ORGANISATION DES SERVICES D'EXPLOITATION DU PREMIER CHEMIN DE FER DE L'ETAT SERBE (LOIS, RÈGLEMENTS, TARIFS, ÉCOLES)

La lutte des partis se poursuivra sans relâche. Les radicaux, au prix de sacrifices souvent dramatiques, forceront le régime conservateur à céder à leur doctrine démocratique. En 1888, la Serbie aura une Constitution quasi parfaite, véritable produit des démocraties occidentales. La construction des chemins de fer se fraie, pour ainsi dire, un chemin à travers cette lutte, tantôt la dominant, tantôt la nourrissant, quelquefois succombant sous sa véhémence.

Le Comptoir National d'Escompte de Paris, représenté par la «Compagnie de construction et d'exploitation des chemins de fer de l'Etat serbe» continua l'oeuvre commencée par l'Union Générale. Elle entreprit l'organisation des services administratifs des chemins de fer et chercha à en préparer l'exploitation. De son côté, le Gouvernement s'y emploie aussi activement. Un ministre des Travaux publics, M. Goudovitch, veille jalousement sur les travaux en cours et prend des mesures en vue de l'avenir.

Le premier tronçon terminé était, nous l'avons vu, la ligne accessoire de Smédérévo à Vélika Plana¹). La section de Vélika Plana à Paratchin, sur la ligne principale, supportait en 1883 le roulement de la locomotive. C'est sur cette partie de la voie ferrée serbe qu'eût lieu le premier transport de voyageurs. Mais quels voyageurs! Les députés radicaux, après avoir quitté la Skoupchtina, ayant donné leur démission, portèrent le combat politique dans le peuple. Une révolte ne tarda pas à éclater dans la région du Timok, dans la Serbie de l'Est. A Zaiétchar, en plein coeur de cette région, on arrêta les chefs du parti d'opposition. Une cour martiale y fut instituée. D'autres députés radicaux étaient appréhendés et arrêtés à Belgrade même. De la forteresse de Belgrade, on les transporta le 7/20 novembre 1883, par bateau, à Smédérévo. De là, on les embarqua sur la fameuse ligne de chemin de fer, jusqu'à Paratchine. Bizarre coïncidence et curieuse inauguration! Les premiers voyageurs des chemins de fer tellement

¹) Elle sera livrée à l'usage du public en 1884 (Loi du 16 juin 1884) et inaugurée le 10/22 novembre 1886.

vilipendés étaient MM. Pierre Todorovitch, Kosta Taouchanovitch, Stévan Stévanovitch, Guiga Guerchitch, Yovan Simitch, Païa Mihailovitch, Andra Nikolitch, Yovan Djaya et Racha Milochévitch, appartenant au groupe qui faisait une opposition acharnée à la Convention. Ils profitèrent ainsi d'un transport commode et facile, car de Paratchine à Zaiétchar, au siège de la cour martiale, ils subirent un moyen de transport moins agréable¹).

Mais, pour l'instant, laissons de côté les travaux de construction. Cependant qu'ils se poursuivaient, on s'occupait activement de la mise en usage de la future voie ferrée.

La Compagnie, d'accord avec le Gouvernement, institua à Belgrade un service central de l'exploitation. Il fut confié à un «chef d'exploitation», placé sous les ordres directs du Directeur général de la Compagnie. Le service comprenait les bureaux et la voie. Les premiers avaient les sections suivantes: a) Exploitation proprement dite; b) Trafic et Mouvement, Télégraphe; c) Matériel et Traction; d) Entretien et travaux; e) Approvisionnements, magasins, économe; f) Contrôle des recettes; g) Contrôle des dépenses et comptabilité centrale. Les services des voies comprenaient: a) Gares et stations; b) Personnel des trains; c) Machines et trains; d) Voies et surveillance; e) Ateliers et dépôts.

Une série d'Instructions furent prescrites et publiées par la Compagnie en vue de l'organisation de ces services. C'est un vaste code réglant à la fois l'ensemble et les menus détails des fonctions et des charges, ainsi que des responsabilités.

La première *Instruction* qui fut publiée à Paris, en 1884²), s'occupait plus spécialement de la direction.

La suivante, l'*Instruction* No 2, réglait la question du personnel, en prévoyant «les employés stables, nommés par la Direction générale et commissionnés, jouissant d'un traitement annuel» et «les employés provisoires», pris en vue d'un apprentissage, nommés par l'ingénieur en chef de l'exploitation et jouissant d'un salaire journalier.

Tout agent qui entrait au service de la Compagnie devait écrire de sa main et signer la déclaration suivante:

«Je soussigné déclare avoir pleine et entière connaissance des conditions auxquelles j'ai été admis, sur ma demande, à entrer dans le personnel de la Compagnie, et me soumettre d'avance à toutes les prescriptions de la présente Instruction et des autres instructions générales relatives au personnel et des ordres de Service qui se rapportent à ces instructions, ainsi qu'à tous les ordres qui me seront donnés par mes supérieurs hiérarchiques.»

Les femmes, les filles et les veuves des employés de la Compagnie étaient admises aux différents services de la Compagnie et étaient employées comme télégraphistes, distributrices de billets, balayeuses, gardiennes de passage à niveau (sur la ligne concurrentement

¹) Racha Milochévitch, *Les souvenirs de la Révolte de Timok en 1883*, Belgrade, 1923, page 168.

²) Elle porte sur sa couverture l'inscription suivante: Compagnie de Construction et d'Exploitation des chemins de fer de l'Etat serbe, *Instruction* No 1, Paris, Imprimerie P. Mouillot, 13, quai Voltaire, 1884.

COMPAGNIE DE CONSTRUCTION & D'EXPLOITATION
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT SERBE

INSTRUCTION N° 1 — 1884



ИНСТРУКЦИЈА БР. 1 — 1884

PARIS

IMPRIMERIE P. MOUILLOT

Quai Voltaire, 13

La couverture de la première Instruction de la Compagnie de Construction et d'Exploitation des Chemins de fer de l'Etat Serbe.

avec leurs maris), si elles remplissaient les conditions prescrites par la Compagnie.

En outre, il y avait encore les auxiliaires et les ouvriers.

L'*Instruction No 2* se rapportait encore aux questions suivantes:

1) indemnités de déplacements des agents; 2) indemnités de parcours et de découcher du personnel des trains; 3) indemnité de parcours aux mécaniciens et chauffeurs; 4) logement gratuit; 5) indemnité pour les dépenses de bureau; 6) prime de parcours mensuel au personnel de la traction; 7) prime pour économie de combustible; 8) primes pour économie sur les matières de graissage; 9) prime pour les retards regagnés et amendes pour retards non justifiés; 10) primes aux chefs et sous-chefs de dépôt; 11) primes pour perceptions supplémentaires; 12) repression des fautes commises par les agents; 13) les cas de maladie; 14) permis de circulation; 15) classes à occuper dans les trains par les agents munis de permis; 16) paiements du personnel.

Les agents de la Compagnie, commissionnés, stables ou non commissionnés, en rapport avec le public sur les quais, dans les bureaux, salles d'attente et vestibules des gares de voyageurs, dans les magasins à marchandises, ainsi que dans les trains, ont été astreints au port de l'uniforme complet, spécialement défini. Tous les autres agents de la Compagnie, y compris les mécaniciens et chauffeurs, non compris les agents supérieurs, les employés aux écritures des bureaux des services centraux et les agents auxiliaires ont été astreints au port de la casquette ou du bonnet serbe, «choubara» (une sorte de toque en fourrure d'agneau), avec des insignes.

C'est avec une attention spéciale et d'une façon rigoureuse que les auteurs de l'*Instruction* réglèrent la question d'uniforme, des vêtements des chefs de gare jusqu'à la tenue du porteur; le règlement traduit à la fois l'esprit de discipline et le souci de l'esthétique¹).

¹) Les chefs de station avaient une *redingote* croisée, de drap bleu roi (lère qualité), avec boutons noirs recouverts d'étoffe; un *gilet* peu ouvert, de même drap et boutons identiques, remplacé facultativement pendant l'été par un gilet de coutil (lère qualité, toujours), de même forme; un *pantalon* de même drap, forme droite, poches sur les côtés, en été de coutil; un *manteau*, fort, de même drap, boutons en bois noir, avec capuchon amovible; la *casquette* était encore de drap bleu roi, forme marine, avec fourreau blanc et amovible et, sur son devant, une *plaque* dorée avec un monogramme composé des lettres: С. Д. Ж., abréviation en lettres cyrilliques: Српске Државне Железнице, c'est à dire Srpské Državné Železnitzé, Chemin de fer de l'Etat serbe.

Les chefs de halte, les sous-chefs de station, les employés du Mouvement, les receveurs et les télégraphistes avaient, au lieu de la *redingote*, une veste croisée. Les boutons de leurs vêtements étaient en bois. Leur casquette était identique (les receveurs et les télégraphistes, ainsi que les employés de bureaux des stations n'avaient pas de fourreau blanc). Leur plaque était nickelée.

Le personnel des trains et les portiers avaient des vêtements de même drap, mais de 2ème qualité. Leurs boutons étaient «d'uniforme» et leurs manteaux de drap gris toncé. La coiffure variait: les chefs de train l'avaient de drap bleu roi (2ème qualité), avec bandeau portant deux galons de laine rouge; les conducteurs avaient un seul galon, les serre-freins n'en avaient pas; les chefs de manœuvre avaient deux galons bleus, les sous-chefs de manœuvre un galon bleu; d'autres avaient des galons jaunes (surveillants de la voie, deux; brigadiers,

Pour l'habillement du personnel, la Compagnie avait formé un fonds spécial dit: *masse d'habillement*, qui restait la propriété des agents et était exclusivement affecté à subvenir à l'acquisition et au renouvellement de leur uniforme. Le fonds de masse de chaque agent était constitué et alimenté au moyen de retenues périodiques effectuées sur son traitement ou salaire.¹⁾

Par une *Instruction*, éditée à Belgrade la même année, à l'Imprimerie nationale, la Compagnie régla toutes les dispositions relatives au mouvement des trains, que tous les employés attachés à ce service devaient connaître à fond: la manipulation des trains marchant l'un vers l'autre, des trains marchant dans la même direction, des chasse-neige, les conditions d'intervalle à maintenir entre les trains, la suppression des trains ordinaires, emploi des ardoises, machines de secours, irrégularité dans la marche des trains (accidents).

L'*Instruction* No 6, publiée en 1884 aussi, imprimée (certainement à cause des conditions plus avantageuses) en Hongrie, à Novi Sad, réglait la question des manoeuvres et composition des trains: but des manoeuvres, manoeuvres de locomotives, manoeuvres à bras d'homme, manoeuvres par bêtes de trait, procédé à suivre pour l'accouplement et le découplement des wagons et machines, service des aiguilles pendant les manoeuvres, responsabilité de ce service, conduite et surveillance des manoeuvres, précautions spéciales à prendre pendant l'exécution des manoeuvres, conditions pour la manoeuvre des wagons par lancement, précaution contre la mise en mouvement accidentelle des wagons dans les stations, signaux pendant les manoeuvres, composition des trains, position de la machine du train, nombre de machines chauffées par train, fourgons à bagages, véhicules de queue, emplacement des wagons et voitures dans les trains de voyageurs, emplacement des wagons dans les trains mixtes; emplacement des wagons dans les trains de marchandises, emplacement dans les trains des wagons chargés de matières explosibles ou inflammables, emplacement dans les trains des wagons chargés de bois longs, corde d'avertissement, nombre de véhicules à freins, répartition des véhicules à freins, emplacement dans les trains des wagons à réparer, emplacement dans les trains des machines à froid; expédition des chasse-neige, charge des trains, équipement des trains.

Les rapports entre les services de l'Exploitation pour les prestations des locomotives et des véhicules ont été réglés par l'*Instruction* No 7 (imprimée à Novi Sad, en 1884)...

un) ou un large ruban noir (mécaniciens, chauffeurs, visiteurs, graisseurs). Les Portiers avaient une casquette identique à celle des chefs station, mais le bandeau était recouvert d'un large ruban rouge sur lequel était le mot «Portier» en serbe et en français. Comme insignes, le personnel des trains portait sur sa casquette le monogramme en nickel découpé (chefs de train, chefs de manoeuvre, surveillants de la voie), ou en cuivre découpé (conducteurs, serre-freins, sous-chefs de manoeuvre, aiguilleurs, hommes d'équipe, porteurs, brigadiers). Les porteurs et les brigadiers devaient encore porter sur la poitrine, à droite, une plaque ovale en nickel, avec les mots «Facteur», respectivement «Brigadier» et un numéro d'ordre.

¹⁾ Cette *Instruction* a été remplacée par une autre le 1^{er} décembre 1886..

Le service des agents des trains a été réglé par l'*Instruction* concernant le personnel des trains (imprimée à Paris, en 1884), remplacée par le Règlement général (agents des trains) du 1^{er} décembre 1886 (imprimé à Pantchévo, en 1887), avec des annexes: «Extrait de la loi sur la Police du Chemin de fer», «Extrait du Règlement ministériel sur l'Exploitation», «Extrait du Règlement ministériel sur le mouvement».

Comme les chefs de gare ont été chargés de diriger, dans l'ensemble et dans le détail, tout le service actif et comptable de la gare, la Compagnie avait prescrit une *Instruction spéciale* intitulée: «Service des chefs et sous-chefs de gare» (imprimée à Paris, en 1884).

Pour compléter les renseignements nécessaires concernant les différents services dans les gares, la Compagnie a édité deux instructions intitulées: I «Trafic intérieur — Service des Stations» et II «Trafic extérieur — Service des stations» (Novi Sad, 1884).

En outre, d'autres instructions réglaient: les rapports de l'Econamat avec les autres services de l'Exploitation, le service des aiguilleurs, le service sur la ligne, l'entretien, la surveillance et le gardiennage des P. N. et barrières, l'éclairage au gaz des voitures de chemins de fer, les transports en service, accidents. On établit un Règlement général relatif aux mécaniciens et chauffeurs, ainsi qu'un Règlement sur le service sanitaire et les Instructions sur les premiers secours à donner en cas d'accident, à l'usage des chefs de station, chefs d'ateliers, conducteurs de trains et autres agents des chemins de fer¹⁾.

Les conditions générales pour le transport des voyageurs, bagages, chiens et marchandises ont été réglées d'un commun accord avec le Ministère des Travaux publics serbe; elles furent imprimées avec les tarifs en 1884, en trois cahiers. Les bases des tarifs formaient une limite que la Compagnie ne pouvait dépasser, à moins d'une autorisation expresse du gouvernement. D'autre part, la Compagnie, en vue de développer le trafic, pouvait, avec l'homologation du gouvernement, réduire ces tarifs pour toute l'étendue de la ligne ou pour une partie seulement, pour un article ou pour tous les articles, pour un train ou pour tous les trains, en communiquant au gouvernement, 15 jours à l'avance, les réductions projetées et en publiant des tarifs réduits avec le jour de leur mise en vigueur. Cette publication devait être faite obligatoirement par le journal officiel et par des affiches dans les gares.

Les prix de transport des voyageurs étaient calculés par l'application des bases unitaires du tarif, par classe et par kilomètre de distance à parcourir. Les fractions kilométriques étaient comptées pour un kilomètre entier. Pour tout parcours inférieur à 8 kilomètres, à l'exception du trajet Belgrade—Topčidère et vice-versa²⁾, on per-

¹⁾ Le premier chef du service sanitaire du chemin de fer était le Dr Vladan Georgevitch, plus tard président du Conseil des Ministres.

²⁾ Le Topčidère était à l'époque le Bois de Boulogne de Belgrade. On y allait pour faire des promenades. Le 1^{er} mai 1885, la Compagnie française introduisit des trains d'excursions entre Belgrade et Topčidère.

cevait la taxe pour 8 kilomètres. Les tarifs, en général, ne représentaient que les taxes nettes à percevoir par la Compagnie; tout impôt proportionnel ou droit fixe que le gouvernement a pu établir sur le transport devait être perçu en dehors de ces taxes. Un voyageur payait par kilomètre franc 0,15 en première; fr 0,11 en seconde et fr 0,08 en troisième. Un chien payait fr 0,03, plus un droit fixe de bulletin de fr 0,10, avec taxe minima y compris le bulletin de fr 0,40. Il y avait des places à prix réduits (les enfants, les militaires de tout grade, les gens expulsés, les condamnés, les prisonniers et leur escorte; prix réduits pour les trains circulant à l'occasion des fêtes, foires, marchés, expositions, etc. etc.) et des billets de «libre parcours». Les premiers billets des différentes classes se distinguaient par leur couleur: I classe, rouge; II classe, bleu; III classe, blanc, en indiquant, en outre, le nom de la station de départ et de la station de destination.

Les bagages étaient taxés par unité de cent kilogrammes, par kilomètre franc 0,05, plus un droit fixe par bulletin et par expédition de fr 0,10, avec taxe minima de fr 0,40. La taxe de poids supplémentaire par 10 kilogrammes s'élevait à fr 0,01, avec taxe minima de fr 0,10. Le magasinage par jour et par colis coûtait fr 0,15.

Des règlements généraux des tarifs ont traité les questions concernant: billets supplémentaires, validité des billets, contrôle des billets, compartiments «dames seules» et «non fumeurs», personnes non admises au transport, reprise de places occupées, voiture-salon de S. M. le Roi, voitures-salons de la Compagnie, voitures appartenant aux particuliers, bagages, trains spéciaux sur la demande du gouvernement, trains spéciaux sur la demande de particuliers, désignation des bagages, magasinage, garantie de la compagnie, opérations douanières, armes à feu et munitions, chiens.

Les tarifs et les conditions générales pour le transport des marchandises ont été divisés en deux parties: «transports à petite vitesse» et «transports à grande vitesse».

Les marchandises à transporter à petite vitesse étaient réparties entre trois classes prévues par une nomenclature. Les marchandises non prévues étaient assimilées, d'après leur affinité, à une des marchandises dénommées. Les taxes du transport étaient perçues d'après les bases indiquées par les différents tarifs de petite vitesse et étaient calculées par application du poids et de la distance à la base unitaire. Les distances étaient calculées par kilomètres indivisibles. Toute distance inférieure à 8 km était comptée pour 8 km entiers. Le poids était calculé par fractions indivisibles de 10 kilogrammes.

Tous les colis qui contenaient des marchandises de différentes classes étaient uniformément taxés d'après le tarif de la classe la plus élevée. En dehors des taxes du transport, on percevait aussi les frais accessoires conformément aux bases des tarifs. Pour l'impôt et la réduction des tarifs pour les transports des marchandises s'appliquaient les mêmes conditions que nous avons indiquées plus haut pour les transports de voyageurs.

Les conditions générales que la Compagnie a publiées en 1884 contenaient également des commentaires et des renseignements

concernant: les contrats de transport, les lettres de voitures, les acceptations des marchandises, les marchandises exclues du transport, les documents douaniers et autres certificats nécessaires au libre passage des marchandises, les paiements des taxes de transport, les chargements et déchargements, les remboursements et provisions, la désignation des monnaies acceptées en paiement, les délais de transport, les marchandises retirées avant l'expédition, les obstacles à la consignation aux destinataires, les consignations de l'envoi aux destinataires, les délais pour retirer la marchandise de la gare, le magasinage, les droits transitoires de l'expéditeur sur l'envoi, les responsabilités de la compagnie, la durée et la délimitation, les bulletins de garantie, l'importance de la garantie et l'indemnité, les constatations des pertes, les avaries et les délais de réclamation, les réclamations et les litiges, les conditions spéciales pour les transports à grande vitesse, les tarifs et le mode d'application, les acceptations et les consignations aux destinataires, les marchandises à transporter obligatoirement à grande vitesse, les marchandises exclues du transport à grande vitesse, les délais pour la livraison à destination, les délais pour retirer les marchandises à grande vitesse de la gare; la garantie de la compagnie pour les délais, les indemnités pour les retards; les tarifs et les conditions spéciales pour le transport d'animaux vivants; les tarifs et les conditions spéciales pour les transports funéraires; les tarifs et les conditions spéciales pour le transport des voitures, les équipages et autres véhicules.¹⁾

¹⁾ Le tarif pour le transport des marchandises à grande vitesse appliqué sur les premiers chemins de fer serbes était: par tonne (avec fractions indivisibles de cinq kilogrammes) et par kilomètre franc 0,50 plus les frais accessoires comme pour la «petite vitesse». Les colis encombrants étaient taxés au double tarif (Tarif No 6).

Le tarif No 7 désignait les taxes pour les transports de marchandises à petite vitesse, par tonne et par kilomètre: 0,25 (marchandises de 1ère classe), 0,20 (marchandises de 2ème classe) et 0,15 (3ème classe) ou 0,13 (marchandises de 3ème classe par chargements complets d'au moins 5000 kgs). Les marchandises encombrantes (volume d'un mètre cube ne présentant pas le poids de 250 kgs) payaient la taxe double.

Les frais accessoires étaient les suivants: pesage et chargement, déchargement et frais de gare, francs 2,00; une lettre de voiture (en dehors du timbre), 0,05; un bulletin pour chaque expédition, 0,05; magasinage par jour et par 100 kgs, 0,10; pesage supplémentaire sur demande par 100 kgs 0,10.

Le tarif No 8 désignait les taxes pour le transport des animaux vivants: chevaux, par kilomètre 0,32 (1 cheval); 0,16 (pour deux têtes); 0,10 (plus de 2 chevaux). — Boeufs, vaches taureaux, buffles, mulets, toute autre bête de trait: 0,20, par tête; 0,16 pour 2 têtes; 0,12 pour 3 têtes; 0,08, pour chaque animal en plus dans le même wagon (0,10, si l'animal devait être mis dans un autre wagon). — Veaux, porcs: 0,12 pour 1 tête; 0,10 pour deux; 0,09 pour trois; 0,08 pour 4; 0,07 pour 5 à 8; 0,06 pour 9 à 15; 0,05 pour 16 et au-dessus. (Par wagon complet à 1 étage, 1 franc; à 2 étages, 1,20). — Moutons, chèvres: 0,25 par tête (minimum de 20 têtes); Oiseaux vivants: 0,01 par tête (expédition de 120 têtes); chaque douzaine au dessus de 100 têtes, 0,03 (wagon complet, 2,50).

Le tarif No 9 réglait les taxes pour le transport de voitures équipages et autres véhicules; par kilomètre et par voiture: 0,40 (1ère catégorie), 0,35 ou 0,30, en petite vitesse; 0,75, 0,60 ou 0,50, en grande vitesse. Pour le transport funéraire: 1,50 et 0,70 (g. v. et p. v.) Tarif No 10).

Les tarifs No 12 à 14 désignaient les taxes, les primes et les provisions pour les assurances, les remboursements, l'immobilisation des wagons, l'usage de la grue.

Arrêtons encore notre attention, en dehors de tous les règlements et tarifs, sur la circulaire de la Compagnie concernant l'emploi des notes d'affranchissement dans le trafic international (publiée à Belgrade, en 1884, sous le N^o 30). Elle expliquait le but de la note d'affranchissement utilisée spécialement dans les cas où un transport était destiné pour une station étrangère avec laquelle le réseau serbe n'était pas en service direct et pour lequel les stations de chemins de fer serbes ne pouvaient pas même calculer et percevoir le prix du transport. L'expéditeur était obligé de déposer une somme suffisante pour garantir la Compagnie des frais de transport à partir de la station expéditrice jusqu'à la destination de l'envoi. La station expéditrice était obligée de dresser une note d'affranchissement qui accompagnait l'envoi jusqu'à sa destination, pour être ensuite retournée à la station d'expédition. Sur cette note, chaque réseau de chemins de fer, par lequel passait l'envoi, inscrivait le port qui lui était dû pour le parcours sur ses lignes. Quand la note d'affranchissement était retournée à la station d'expédition, celle-ci pouvait régler le compte avec l'expéditeur.

La Compagnie aussi bien que le Gouvernement serbe savaient que tous ces règlements seraient restés lettre morte si l'on n'avait un personnel capable d'en assurer la réalisation. C'est pourquoi, dès le commencement des travaux de construction de la ligne Belgrade—Niche—Vranyé, une Ecole ferroviaire et commerciale fut instituée à Belgrade, sous la direction de M. Vichek. Dans cette école entraient les jeunes gens désireux de devenir commerçants ou d'être nommés agents des chemins de fer. Comme la campagne de la presse avait jeté plus d'un doute sur la construction du chemin de fer, la nouvelle école n'avait pas une réputation extraordinaire. C'est la raison pour laquelle ne s'y inscrivaient, en majorité, que des jeunes gens de familles pauvres ou des jeunes gens de familles aisés mais qui ne voulaient pas poursuivre des études normales. Cependant, ces jeunes gens, une fois rentrés à l'école, montrèrent des résultats inattendus dans leurs études. L'administration de l'école proposa au Ministère des Travaux publics d'envoyer les meilleurs des étudiants à l'étranger pour se perfectionner dans la pratique du service des chemins de fer. Le Ministère adopta cette proposition, et plusieurs étudiants furent envoyés aux frais du gouvernement serbe en Autriche, où on les plaça parmi le personnel de diverses stations de chemins de fer. La plupart d'entre eux se trouvait en Bohême. Ils y restèrent durant une année. Ensuite, la Société française de l'exploitation des chemins de fer serbes (alors déjà organisée) les envoya en Belgique, pour leur faire connaître l'exploitation des chemins de fer belges et pour les rendre aptes au service.

Le 19 septembre 1883, M. P. Amilhau, en qualité de «directeur général de la Société des chemins de fer serbes», publiait une sorte de Règlement relatif à l'envoi des élèves à l'étranger. Un programme d'études, judicieusement conçu, y était établi ainsi que la durée du séjour des candidats en Belgique:

«Les étudiants qui seront élus pour terminer leurs études aux frais de la Société en suivant à l'étranger les cours pratique devront partir de Belgrade et arriver à Bruxelles dans le délai qui leur sera fixé.

Comme frais de voyage ils recevront la somme qui comprendra le prix du billet de IIe classe, le prix de transport de leurs bagages et dix dinars par jour pour la nourriture. Une fois arrivés sur place de destination, ils devront se procurer un logement non loin de la gare et se présenter immédiatement au chef de la station ou à l'inspecteur de la gare.

Ils devront étudier progressivement toutes les branches du service commercial par la distribution des billets, l'enregistrement des bagages et l'expédition des marchandises par grande et petite vitesse. Au surplus, ils devront bien apprendre: a) la comptabilité des billets d'arrivage, l'expédition, les dépôts, le manque de marchandises avariées, le transit, les rapports des agences avec les bureaux étrangers et l'application des tarifs; b) la tenue des livres et de la comptabilité relative à toutes les opérations; c) les opérations de douane.

Tous les étudiants doivent apprendre à télégraphier et connaître à fond le système télégraphique Morse, de manière à pouvoir expédier et recevoir des dépêches à l'aide du code télégraphique.

Les études dureront au moins quatre mois, après quoi les étudiants devront subir un examen. Ceux d'entre eux qui ne passeront pas l'examen seront renvoyés en Serbie aux frais de la compagnie sans aucune autre indemnité.

A la fin de ce délai, les étudiants devront apprendre le service des trains, la charge et la décharge, l'embarquement et le débarquement, les manoeuvres dans les gares et la signalisation.

A ces études doit précéder la connaissance de la voie, des points de croisements, de la manipulation des aiguillages, des grues, des chariots, etc., la connaissance des signaux et de leur éclairage, des appareils assurant la sécurité de l'entrée en gare, etc., la connaissance de l'éclairage des stations, de la circulation des trains, du mode de leur signalisation, des départs et des arrivées, des retards, des trains spéciaux, des croisements et du rappel, des manoeuvres à la main et à la machine à l'aide de chevaux, la connaissance du prix de chaque travail, de l'emploi du matériel, des wagons desservis, de la formation des trains.

Ces études devront durer trois mois, après quoi il y aura un examen à passer.

Le dernier mois, les étudiants devront employer leur temps à étudier des branches spéciales, selon le grade qu'ils obtiendront à l'examen de leurs futures fonctions.

Les étudiants doivent être très travailleurs et exacts dans les heures de travail.

Ils doivent surveiller leur tenue et remplir exactement les instructions et les ordres des chefs de gare. Ils doivent écrire une sorte de journal où ils inscriront tout ce qu'ils ont vu et fait dans la journée. Ce journal sera chaque fois présenté à l'examineur.

Durant leur séjour à l'étranger les étudiants recevront un certain salaire qui leur sera payé à la fin de chaque mois. En cas de maladie, les étudiants doivent avertir le chef de la gare et le prier de leur envoyer un médecin qui les soignera aux frais de la Société des chemins de fer serbes.

Les étudiants doivent apprendre le français, afin de pouvoir passer l'examen en français à la fin de leurs études.

D'abord, pour commencer, on décida d'envoyer dix élèves. On demanda aux candidats un extrait de leur acte de naissance éta-

blissant qu'ils étaient âgés au moins de vingt ans et six mois, un certificat de bonne conduite et de moralité, ainsi que «le diplôme du lycée ou de l'Académie».

Chaque candidat élu devait signer un engagement envers la Compagnie, dont le texte était le suivant:

«Je soussigné m'engage auprès de la Société des constructions et de l'exploitation des chemins de fer serbes: a) de consacrer tout mon temps et toutes mes forces à étudier le service des chemins de fer, selon les instructions qui me seront données; b) de me soumettre consciencieusement à toutes les règles prescrites par l'administration des susdits chemins de fer et d'exécuter tous les ordres des chefs des diverses sections de la susdite administration ou du représentant de la Société des chemins de fer serbes.

Dans le cas où la Société serait obligée de me congédier par suite de ma négligence ou d'une conduite incorrecte, de même que d'une ignorance prouvée dans mon service, je m'engage d'avance à ne demander aucun dommage et intérêt de la Société sauf les frais de voyage pour mon retour à Belgrade et le montant du salaire qui me serait dû à partir du commencement du mois jusqu'au jour de mon renvoi.»

En même temps, on donnait à chaque élève un exemplaire des règlements de la signalisation des chemins de fer hongrois appelée à être en usage dans les chemins de fer serbes, en vue d'une comparaison avec la signalisation belge.

Les étudiants arrivèrent en Belgique au mois de décembre 1883 (trois ou quatre qui partirent de Belgrade séparément, les rejoignirent à la fin du mois de janvier 1884). Ils furent placés dans les principales stations belges et s'appliquèrent avec beaucoup de bonne volonté aux études du service des chemins de fer. Tous passèrent régulièrement et à temps les examens préalables dans chaque branche du service auprès des chefs de station. Du 16 au 18 juin 1884, ils furent examinés par une commission ayant comme chef M. Paul, directeur général de tous les chemins de fer belges, et, du 23 au 25 juin, ils passèrent, par groupes, les examens oraux. Ils rentrèrent au commencement du mois de juillet à Belgrade, où ils subirent un examen devant une commission de la direction de la Compagnie. D'après les résultats obtenus aux examens, on leur désigna leur grade et leurs appointements.

D'autre part, le Ministère des Travaux publics s'occupait également de recruter le personnel nécessaire à l'exploitation de la voie ferrée. Depuis une trentaine d'années, le Gouvernement de Belgrade, tout en réclamant à la France des techniciens pour l'organisation de l'armée (le premier ministre de la Guerre serbe fut un Français, le général Mondain), sollicitait — par la voie du Consul de France à Belgrade — l'autorisation de placer ses fonctionnaires et ses jeunes gens dans les services français, afin de les familiariser avec les méthodes de l'administration française. On y intéressa même, dans les années 60 du siècle dernier, le souverain des Français, et un programme raisonné fut élaboré dans ce sens. Pour ne parler que de ceux-là, en 1878, le ministère des Travaux publics avait envoyé quelques jeunes ingénieurs à Paris, pour apprendre les différents services des chemins de fer. Ces derniers, après avoir passé leurs exa-

mens à l'étranger, furent reçus dans le service de la Direction des Chemins de fer auprès du ministère des Travaux publics, où on leur confia la rédaction des lois, règlements et tarifs de chemins de fer serbes¹⁾.

2. L'INAUGURATION DU PREMIER CHEMIN DE FER SERBE

Voilà comment, en Serbie, de 1882 à 1884, la construction et l'organisation du premier chemin de fer avançaient parallèlement, sinon à grands pas, du moins systématiquement.

Le gouvernement austro-hongrois, de son côté, se hâtait de réaliser le plan de la Convention du 9 avril 1880 et de mettre en état d'exploitation la ligne Budapest—Belgrade qui, longue de 350 kilomètres, devait passer à Maria—Thérésiapol et à Novi-Sad (Neusatz), où elle devait franchir le Danube pour descendre 80 kilomètres plus loin jusqu'à Zémoun, en face de Belgrade.

Le pont à Novi-Sad manquait; il fallait le construire. Les travaux commencèrent le 1er juillet 1881. C'est la Société de Fives-Lille qui se chargea de la construction. Ce pont fut une curiosité de la technique d'il y a cinquante ans. Il a cinq travées: deux de rive (longueur 76 mètres) et trois qui lient les axes des piles (92 mètres). Sa longueur d'axe en axe des supports extrêmes est de 432 m. La hauteur libre au-dessus du niveau des hautes eaux est de 7 m. 77. La largeur des piles est de 3 m. 80, d'où il résulte une ouverture de 88 m. 20 pour les grandes travées. Les fondations des piles ont été établies à l'aide d'air comprimé, et la profondeur, mesurée au-dessous du niveau des rails, varie de 28 m. à 39 m. 70. La largeur du caisson est de 7 mètres pour les piles du milieu et de 6 m. 50 pour les autres. Les poutres sont continues et leur longueur totale est de 433 m. La hauteur extérieurement aux cornières est de 8 m. 06 et le treillis est à large mailles. On trouve aussi, en plus, un trottoir extérieur, établi sur consoles. La distance entre le niveau des rails et le dessous des cornières inférieures est de 0 m. 81.

¹⁾ En dehors de ceux dont nous parlerons plus tard spécialement, citons-en quelques uns :

Le 30 juin 1884, la Loi sur la police des chemins de fer; le 3 août 1884, les Règlements des chemins de fer; le 10 août, les Signaux des sonneries, les Signaux de la ligne, les Signaux fixes, les Signaux des trains; le 27 août 1884, les Règlements du télégraphe des chemins de fer; le 17 octobre, la Convention concernant l'exploitation des chemins de fer de l'Etat; le 28 novembre, Annexe. A de la Convention d'application; le 22 décembre, le Protocole concernant l'application de l'Annexe; le 10 mars 1885, les Règlements pour les marchandises tout à fait exclues ou admises conditionnellement aux transports; le 10 mars 1885, Objets admis au transport à certaines conditions et Règlements du transport des matériaux explosifs par les chemins de fer austro-hongrois; le 20 avril 1885, la Loi sur la désinfection à l'occasion du transport du bétail par chemins de fer; le 21 avril 1885, Dédommagement obligatoire en cas de mort ou de mutilation par suite d'un accident de chemin de fer; le 5 juin, les Bases du service des trafics des chemins de fer serbes; le 16 juin, la Loi donnant «le pouvoir au ministre des Travaux publics de prescrire les règlements nécessaires pour assurer aux chemins de fer de la Serbie un trafic régulier et sûr»; le 1er septembre 1885, les Tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises.

Le poids de la superstructure métallique est le suivant: tôles et fers, 1.815.000 kgr.; appuis (acier 74.000, font 31.000) 105.000 kgr. L'ensemble pèse 1.920.000 kilogrammes, soit 4.500 kgr. par mètre courant.

La dépense totale a monté à 3.600.000 florins autrichiens, ce qui fait environ 3.850.000 francs français¹⁾.

Le pont a été achevé le 1^{er} novembre 1883, donc en 28 mois.

La même Société (Fives-Lille) construisit aussi le pont sur la Save. La construction commença le 1^{er} janvier 1882, de Zémoun vers Belgrade. Le pont a 462 mètres de longueur d'axe en axe des supports extrêmes. Il se compose de cinq travées, dont trois de 96 m. 60, entre les axes des piles, et deux de 86 m. 10, mesurées de l'axe de la pile à l'axe du support sur la culée. La largeur des piles est de 3 m. 80 au sommet et l'ouverture maxima est, alors, de 92 m. 80 pour les grandes travées. La longueur totale des poutres est de 463 et la longueur entre les parements des culées est de 460 mètres. La poutre en tôle était continue et la hauteur libre au-dessus de la crue de 1876 est de 6 m. 30. Les fondations des piles ont été faites au moyen d'air comprimé à des profondeurs qui varient de 19 à 22 mètres au-dessous de l'étiage, ce qui correspond à une hauteur totale, mesurée au-dessous des poutres, d'environ 33 à 36 mètres. Les caissons avaient une longueur de 7 mètres, et une longueur de 15 m. 50. Les poutres principales ont 8 m. 40 de hauteur en dehors des cornières. Elles sont formées par un treillis à larges mailles, avec montants verticaux espacés d'environ 4 m. 10. L'écartement d'axe en axe des poutres est de 5 mètres. La hauteur entre le dessous des poutres et le dessus des rails est de 1 mètre. Le poids du matériel est le suivant: tôles et fers de la superstructure pèsent 1.745.000 kgr.; appareils d'appui (fonte et acier) 105.000 kgr. L'ensemble est de 1.850.000 kilogrammes. Le poids des tôles et fers par mètre courant d'ouverture est, donc, d'environ 4.000 kgr. Le prix de l'ouvrage s'est élevé à 3.000.000 de florins autrichiens représentant environ 3.600.000 franc français.

Ce pont de fer, «gigantesque» pour l'époque, érigé sur des piliers de granit, était terminé en 31 mois, le 1^{er} août 1884. A peine un mois après, un train énorme, chargé de gravier, et neuf grandes locomotives passaient sur le rail qui y a été posé.

En même temps, — au fond: une oeuvre admirable! — la ligne de chemin de fer de Belgrade à Niche, longue de 244 kilomètres, était achevée en trois années, et en été 1884 elle avait le long de son étendue, des stations, des tunnels, des ponts, des viaducs etc.

Ainsi, tout était prêt pour lancer le premier train de la capitale du Royaume de Serbie vers l'intérieur du pays, d'un côté, et vers l'Europe Centrale et Occidentale, de l'autre, par l'Autriche-Hongrie. Le personnel était nommé et envoyé dans les gares et sur la ligne. Les stations furent munies d'inventaires. Les bureaux reçurent les formules à remplir, des fournitures, etc.

¹⁾ Voir: La Revue Générale des Chemins de fer, Paris, Dunod, 1885.

Il y eut, alors, deux inaugurations: la première, pour marquer l'ouverture du tronçon de la voie ferrée de Belgrade, en passant par le pont de Save, à Zémoun; la seconde, pour célébrer l'achèvement de la ligne principale Belgrade—Vranyé.

La Compagnie prépara le train royal pour le 1^{er} septembre (20 août) 1883. Il devait partir ce jour là, à 14 heures 30, en transportant les illustres voyageurs vers la petite ville frontière serbo-austro-hongroise et, de là, à Vienne.

Un journaliste, qui assista au départ de ce train, nous a laissé, dans le journal la *Gazette de Belgrade*, le récit de cet événement. «Déjà à une heure de l'après-midi, écrit-il, la foule se dirigeait vers la gare de Belgrade. Sur le perron de la gare étaient présents le gouvernement et les hauts fonctionnaires de l'Etat. Dix minutes avant le départ du train royal arrivèrent à la gare leurs Majestés le Roi Milan et la Reine Nathalie, accompagnés de son Altesse royale le prince héritier.» Avant le départ du train, le Roi Milan adressa à M. Yevrème Goudovitch, ministre des Travaux publics, ses félicitations et ses compliments pour la création des chemins de fer serbes. «Vous avez, dit le Roi au ministre, terminé l'oeuvre qui a été commencée par vos soins», et il lui remit le «cordon de la Grande Croix de Takovo». ¹⁾

Mais laissons le journaliste de l'époque nous décrire la scène qui se déroula:

«Monsieur Goudovitch, en s'inclinant profondément, reçut des mains du Roi la haute décoration.

Le Roi s'approcha alors du groupe des fonctionnaires de la Compagnie française et du ministère des Travaux publics et il les décora à leur tour.

MM. Amilhau, directeur général de la Société de construction, recevait la croix de Takovo de 1^{er} ordre; Vitalis, entrepreneur général des chemins de fer, le cordon de la croix de Takovo; Frader, directeur de l'exploitation, et Richter, directeur des chemins de fer, au ministère, tous les deux la croix de Takovo. A cette occasion, le Roi les remercie de leur dévouement pour la construction des chemins de fer serbes.

A deux heures et demie, le train royal quitta Belgrade.

La musique de la garde royale joua jusqu'à ce que le train ait passé le pont de la Save.

Le gouvernement autrichien envoya à Zémoun, à la rencontre de la famille royale, une délégation d'officiers autrichiens: le maréchal Victor Remberg, commandant le 97^{ème} régiment autrichien d'infanterie, qui porte le nom de sa Majesté Milan I-er Roi de la Serbie, le colonel Nemtitch, chevalier de Bihatch, le commandant comte Orsini de Rosenberg, aide de camp de sa Majesté l'empereur d'Autriche. Tous ces officiers furent adjoints à la suite du Roi Milan. Le Roi continua son voyage jusqu'à Vienne».

¹⁾ Dans une correspondance, plutôt malveillante, le *Neues Wiener-Tagblatt* signalait que tout le monde portait une décoration de la Croix de Takovo (Takovo est la localité d'où partit l'insurrection de Miloch Obrénovitch en 1815). «Les Serbes sont le peuple des takovtzi», écrivait le journal viennois. Il raconte une anecdote piquante: «Quelle décoration voudras-tu, mon fils», aurait demandé le métropolite serbe au comte Zitchy.

Le seconde solennité, l'inauguration du premier train de Belgrade à Niche, revêtit bien plus d'ampleur. Plus de deux cents personnes étaient invitées à participer à la fête. La moitié des invités étaient de Paris, de Vienne et de Budapest. En outre, la cérémonie prit l'aspect d'une grande fête populaire. On aurait dit que le peuple entier célébrait un grand succès économique, qu'il revendiquait comme sien.

La gare de Belgrade était construite (la construction n'était pas tout à fait terminée) sur l'emplacement dit «Venise», un marécage dont une grande partie était desséchée et dont aujourd' hui il n'y a plus aucune trace. Ces terrains vagues, marécageux, qu'un plaisantin a peut-être gratifié du nom de Vénétzia, qui leur restera jusqu'à la reconstruction de la Belgrade d'après guerre, ces terrains vagues ne connurent jamais une vie aussi intense que celle de, la veille du 4 septembre (23 août vieux style) 1884. A la station provisoire de Belgrade on travailla toute la nuit. On la décorait soigneusement pour sa première fête. Les sifflets des locomotives, qui manoeuvraient et composaient le premier train, retentirent toute la nuit, de sorte que non seulement le personnel de la station, mais tous ses alentours se tenaient éveillés dans l'attente du lendemain. Il semblait que l'air déchiré par les coups de sifflet des locomotives annonçait l'éveil de Belgrade à la vie civilisée. Les coups de sifflet des locomotives, loins de déranger les habitants de Belgrade, fortifiaient les âmes et les sens de ceux qui désiraient voir le Royaume de Serbie, leur Patrie renaître à la civilisation, à laquelle l'avait arrachée l'invasion turque au XIV-e siècle.

Le jour s'annonçait très beau, comme si la nature eût voulu, elle aussi, par la douceur et la clarté des rayons d'été, donner de l'éclat à cette fête si importante pour la Serbie. Avec le jour naissant, Belgrade tout entier fut sur pied. Avant huit heures du matin, la station était envahie par les Belgradois désireux de voir le départ du premier train serbe.

Sur la voie, deux trains étaient rangés l'un à côté de l'autre, tout prêts à partir dans la direction de Niche. Leurs locomotives étaient ornées de guirlandes et de drapeaux tricolores. Le grand pavillon dressé auprès de la station, le perron provisoire, ainsi que la ligne de chemin de fer où devaient passer les trains, étaient pavoisés de drapeaux¹⁾.

A l'inauguration assistaient tous les ministres, le corps diplomatique²⁾, les membres du Conseil d'Etat, le corps des officiers, les hauts

¹⁾ Le *Novi Beogradski Dnevnik* (*Nouveau Journal de Belgrade*), dans son numéro du 5 septembre 1884, en constatant que la gare de Belgrade était pavoisée de drapeaux serbes et étrangers, écrit: «Peut-être nous taxera-t-on de chauvinisme, mais nous ne pouvons ne pas exprimer notre surprise de voir sur notre gare serbe flotter tant de drapeaux autrichiens et hongrois. Nous comprenons encore que le drapeau français s'y trouvait, puisqu'une société française a construit les chemins de fer. Mais d'autres drapeaux ne devaient pas y trouver leur place: nous sommes en Serbie et non pas en Autriche-Hongrie».

²⁾ *Neues Wiener-Tagblatt* constatait malicieusement que la Legation d'Autriche n'était point représentée à cette cérémonie, tandis que les agents diplomatiques de la France, de l'Angleterre, de l'Italie et de l'Allemagne étaient présents (13 septembre 1884).

magistrats et fonctionnaires de l'Etat, les invités venus de l'étranger et de la Serbie et une foule considérable.

L'archevêque de Belgrade, Théodosié, métropolite de la Serbie, entouré du clergé, chanta un «Te Deum», et bénit les trains.

Dès que le service divin fut terminé, les invités prirent place dans les voitures. Les jeunes agents des chemins de fer, ayant à leur tête M. Nicolas Yovanovitch, chef de la gare de Belgrade, se tenaient à leur place, attendant le signal du départ pour mettre en marche, l'un après l'autre, les deux trains inaugurés.

Dans le premier train se trouvaient les représentants du gouvernement: Miloutine Garachanine, président du Conseil et ministre des Affaires Etrangères, et Yevrème Goudovitch, ministre des Travaux Publics, ministre des Finances par intérim. Parmi les invités venus de l'étranger se trouvaient: le comte Zitchy président de l'exposition hongroise à Budapest et le représentant de l'industrie hongroise; le Prince Ratibor, conseiller de l'ambassade allemande à Vienne; M. Khan, directeur général de la «Länderbank»; le comte de Logier-Villars, vice-président de la «Länderbank», le marquis de Minet, consul général français à Budapest¹⁾. Rapaport, délégué du Reichsrat; M. Charles Paquin, vice-directeur du «Südbahn»; M. Mercier, président de la Société «Fives-Lille»; M. Biderman, conseiller de la Société des chemins de fer serbes; M. Weber, délégué du Reichsrat; M. Kazimiliewsky, directeur de la comptabilité de la Société de constructions des chemins de fer serbes à Paris; M. Serre, directeur général de la Compagnie privilégiée des chemins de fer de l'Autriche les correspondants des journaux étrangers: la *Presse*, le *Pester Lloyd*, le *Pesti Naplo*, le *Egytértés*, et ceux de la presse belgradoise: *Vidélo*, le *Nouveau journal de Belgrade*, et d'autres.

Finalement, sur un signe du chef de gare, la locomotive siffla et à 8 heures 35, le train se mit en marche. Installé dans la voiture de tête, l'orchestre militaire exécuta l'hymne national. Des coups de canons, tirés du haut de la forteresse de Belgrade, annoncèrent le départ solennel du premier train pour Niche.

Selon l'horaire établi²⁾, le train devait s'arrêter à plusieurs stations. A Lapovo, il avait à stationner 75 minutes. Le directeur de la

¹⁾ En 1884, un journaliste qui signait *Exterior* a publié dans le *Mot d'Ordre* une série d'articles où, en pamphlétaire, il dévoilait l'action du baron de Bourgoing, consul général de France à Budapest, qui est devenu plus tard membre du Conseil d'administration de la Compagnie française des chemins de fer serbes.

²⁾ Voici l'itinéraire de ce premier train, avec stations, distances kilométriques, heures d'arrivée et heures de départ: Belgrade, départ à 8 h. 35; Topčhidère (5 km), 8 h. 47; Ressenik (14 km), 9 h. 8; Ripagne (21 km), 9 h. 29—9 h. 39; Ralya (35 km), 10 h. 35; Vlachko Polyé (51 km), 11 h. 28; Koussadak (70 km), 11 h. 57; Palanka (81 km), 12 h. 14—12 h. 24; Véliska Plana (93 km), 12 h. 42—12 h. 44; Lapovo (110 km), 13 h. 10—14 h. 42; Bagrdan (121 km), 14 h. 42; Yagodina (136 km), 15 h. 5—15 h. 10; Tchoupria (149 km), 13 h. 30—15 h. 40; Paratchine (156 km), 15 h. 51—15 h. 54; Sikiritza (169 km), 16 h. 14; Stalatch (177 km), 16 h. 21—16 h. 36; Djounisse (195 km), 17 h. 3; Korman (206 km), 17 h. 20; Alexinatx (215 km), 17 h. 34—17 h. 39; Gréiatx (225 km), 17 h. 54; Niche, (244 km), arrivée à 18 h. 23.

Société y offrit aux invités un lunch. Le train reprit ensuite sa marche et arriva à Niche sans retard, à 6 heures 23 du soir.

Tout le long de la route le train passait au milieu d'une foule enthousiaste de spectateurs accourus de tous les côtés de la Serbie à sa rencontre.

A Niche, le train entra en gare aux sons de la musique, cependant que les canons de la forteresse annonçaient aux habitants son arrivée. A la gare, le train et les voyageurs furent accueillis par le préfet du département, le commandant de la place, le maire de la ville et les conseillers municipaux, par tous les fonctionnaires, le corps des officiers et une population nombreuse. Toute la ville était illuminée et ornée de drapeaux. Sur la place de l'Hôtel de ville une pyramide était dressée. Elle portait de grands tableaux qui représentaient le prince Miloch Obrénovitch «libérateur de la Serbie» et le Roi Milan¹⁾.

Par suite d'une avarie à la locomotive, le second train, avec d'autres invités, s'arrêta en gare d'Aleksinatz. On lui envoya une locomotive de renfort, et il arriva à Niche à 10 heures du soir.

Dès l'arrivée du deuxième train, un grand banquet commença et il se prolongea jusqu'à deux heures et demie du matin. Dans de nombreux discours on souligna l'importance primordiale de la construction des chemins de fer serbes, non seulement pour la Serbie, mais pour tous les Balkans et le Proche-Orient. On constata que la nouvelle voie ferrée, qui reliait désormais la Serbie aux principaux centres de l'Europe, était la première étape de sa renaissance économique, et que l'événement, d'un intérêt national, aurait des conséquences bienfaisantes pour la prospérité de tous les peuples. On insista sur le rôle du roi Milan et de son gouvernement dans la création des chemins de fer serbes, et on applaudit aux mérites du peuple serbe. C'est grâce à ses sacrifices que les chemins de fer furent achevés. On souhaita à la Serbie une prospérité digne de ses vertus²⁾.

¹⁾ Le Neues Wiener-Tagblatt accusait la Compagnie française d'avoir mal organisé la cérémonie, et lui reprochait certaines incorrections à l'égard des personnalités de la Länder-Bank. Le Pester-Lloyd s'associa à ces accusations en exprimant l'espoir que le «protocole» de la cérémonie du premier train Vienne—Constantinople ne serait pas confié à M. Amilhau. Il paraît que les invités de Vienne et de Budapest n'avaient à Niche ni logement ni voiture et «qu'ils étaient obligés de se changer dans la rue même!» Le gouvernement serbe, cependant, avait réservé des chambres pour eux, mais la Compagnie française ne les en aurait pas informés. (Cité dans le Nouveau Journal de Belgrade, 16 septembre 1884).

²⁾ La presse serbe de l'époque a beaucoup critiqué le menu du banquet! La tchorba («potage national») était aussi nationale que notre sarma («choux farcis») en France!, écrivait le Nouveau Journal de Belgrade. Un cuisinier hongrois aurait fait venir de Budapest non seulement des truffes, des asperges, du vin de Bordeaux, mais aussi de la viande, du poisson, de la graisse, des pommes de terre, etc. «Que voulez-vous, écrit le journal, il avait des notions bizarres sur les matières premières; il se disait que, puisque la peau de nos animaux était envoyée là-bas pour être retournée sous forme de chaussures, nous y envoyons notre bétail pour recevoir en échange du boeuf pourri».

Cette diatribe gastronomique n'empêche pas le journal de constater le succès moral du banquet. M. Garachanine parla en français. C'est M. Reverey, ministre de France, qui répondit à son toast. Après M. Goudovitch, ministre serbe des Travaux publics, après M. Amilhau, le comte Zitchy parla en allemand et exprima le désir que la Serbie et l'Autriche-Hongrie agissent d'accord dans le domaine politique. (Novi Beogradski Dnevnik, 6 septembre 1884).

Le banquet fut le dernier acte de cette belle journée. Comme la plupart des invités étaient pressés de rentrer à Belgrade, la Direction organisa un train spécial, qui partit de Niche à 3 heures et demie du matin (5 septembre) et arriva à Belgrade vers midi¹). Le second train partit de Niche à midi juste et arriva à Belgrade à huit heures 20 du soir²).

3. L'ACTIVITÉ «FERROVIAIRE» DE LA DIPLOMATIE SERBE EN 1883: LES TRAITÉS DE COMMERCE ET DE NAVIGATION AVEC LES PUISSANCES EUROPÉENNES (TRAITÉ FRANCO-SERBE DU 1^{er} JANVIER 1883). «CONVENTION À QUATRE».

Le progrès technique qui fut réalisé en Europe dans les années 70 du siècle dernier a imprimé à la vie économique de tous les peuples un mouvement accéléré. L'industrie, en se développant, leur donnait des moyens bien plus perfectionnés pour dominer la nature. D'autre part, la démocratie cherchait à faire bénéficier les masses de plus d'une invention de la science moderne. La diplomatie fixa son attention sur le domaine technique, et les gouvernements respectifs la chargèrent de régler les questions pendantes qui, depuis 1878, attendaient leur solution.

La diplomatie viennoise s'est orientée vers les Balkans aussitôt après le Congrès de Berlin. La Serbie, du reste, ne demandait pas mieux que d'entrer d'emblée dans la famille internationale des puissances européennes. On doit lui rendre justice et admettre que sa diplomatie était déjà à la hauteur de la tâche difficile qui lui incombait. L'«école parisienne» («pariska chkola»), qui dominait le corps diplomatique serbe depuis les années soixante au XIX^e siècle et qui — de nos jours — reste prépondérante dans la conduite de la politique extérieure de la Yougoslavie, avait déjà donné au jeune Royaume plusieurs représentants aussi capables que distingués. Ils présidaient à l'oeuvre diplomatique indiquée par le Traité de Berlin. En effet, en reconnaissant l'indépendance de la Principauté de Serbie, les puissances européennes introduisirent dans le Traité la clause concernant sa situation internationale: «jusqu'à la conclusion de nouveaux arrangements, rien ne sera changé en Serbie aux conditions actuelles des relations commerciales de la Principauté avec les pays étrangers. Aucun droit de transit ne sera prélevé sur les marchandises

¹) Primitivement, le retour du train solennel était prévu pour 5 heures 15 minutes du matin. En s'arrêtant à Alexinatatz (5 minutes), à Stalatch (10 minutes), à Paratchine (3 m.), à Tchoupria (10 m.), à Lapovo (10 minutes, de 9 h. 13 à 9 h. 23), à Véliska Plana, Palanka et Ripagne (de 12 h. 57 à 13 h. 7), il devait arriver à Belgrade à 13 h. 58.

²) Au mois de septembre 1934, la Yougoslavie a célébré solennellement le jubilé des chemins de fer serbes. A Belgrade, un requiem fut célébré dans une des plus grandes églises belgradoises à la mémoire des cheminots morts de 1884 à 1934. Une cérémonie eut lieu à l'Université de Kolaratz, où M. Kirilo Savitch, professeur à l'Université de Belgrade, donna une conférence sur les origines et l'évolution des chemins de fer serbes. Une soirée de gala et un banquet s'y ajoutèrent. Le lendemain, à Niche, les solennités revêtirent un éclat encore plus grandiose. La presse évoqua force souvenirs de la vie ferroviaire des Serbes. Du représentant du Roi au plus humble participant de ces cérémonies, tout le monde fut animé d'un sentiment d'orgueil national.

traversant la Serbie. Les immunités et privilèges des sujets étrangers, ainsi que les droits de juridiction et de protection consulaires, tels qu'ils existent aujourd'hui, resteront en pleine vigueur tant qu'ils n'auront pas été modifiées d'un commun accord entre la Principauté et les Puissances intéressées (Article XXXVII).»

Dès le commencement de l'année 1879, la Serbie engagea des négociations dans le but de conclure les conventions particulières avec les différents Etats, aussi bien avec ses voisins qu'avec les pays éloignés. Elle signa un certain nombre de conventions provisoires prévoyant des concessions réciproques du traitement de la nation la plus favorisée. Ces conventions firent bientôt place aux traités définitifs.

Le 6 mai (24 avril v. s.) 1881, la Serbie signa le traité de commerce avec l'Autriche—Hongrie, en lui réservant les droits de la nation la plus favorisée. Elle accorda à sa voisine — et du point de vue général cela est d'une grande importance — les *facilités relatives au trafic local des districts limitrophes*. L'empiètement que fit ainsi sur le domaine économique serbe la Monarchie habsbourgeoise est considérable. Les tarifs et les taxes de douane comportaient une remise de moitié du droit fixé pour certaines marchandises. Cette clause ne figurait ni dans le traité serbo-grec, ni dans ceux que le petit royaume conclut avec l'Allemagne, la Grande Bretagne, et les Etats-Unis¹⁾.

On a souvent prétendu que la Serbie était soumise uniquement à l'influence orientale ou à celle de l'Europe Centrale. On serait surpris du rôle que l'«occidentalisme» («zapadnyachtvo») a joué chez les Serbes, notamment depuis la lettre que Karageorge adressa à Napoléon au début du XIX^e siècle, en passant par le code serbe que Yovan Hadjitch proposa sous le règne de Miloche Obrénovitch en copiant celui des Français, jusqu'au mouvement «libéral» de la petite Serbie d'il y a une soixantaine d'années. On peut dire que depuis la Révolution Française, le peuple serbe tournait son regard vers l'Europe occidentale et notamment vers la France. En 1879, la petite Principauté «adresse ses ouvertures au gouvernement de Paris». Les négociations se poursuivent, et elles aboutissent à la signature de deux déclarations et d'un traité de commerce et de navigation²⁾. La première déclaration prévoyait, dans le plus bref délai possible, une convention consulaire³⁾; par la seconde, les deux gouvernements s'étaient engagés à négocier une *Convention littéraire et artistique*⁴⁾.

Le traité qui fut conclu à ce moment, c'est à dire le 1er janvier 1883, entre la France et la Serbie pourrait porter un titre significatif:

¹⁾ Le traité anglo-serbe contenait le tarif conventionnel de la Serbie. Les tarifs détaillés étaient dans le traité austro-serbe.

²⁾ Un rapport particulièrement intéressant sur les négociations et sur le traité de commerce et de navigation franco-serbe a été fait à la Chambre des Députés et au Sénat par MM. Drumel et Teisserène. V. *Documents parlementaires*, 1883, page 1002 (Chambre des Députés) et 848 (Sénat).

³⁾ En attendant, les consuls de deux pays devaient jouir du traitement de la nation la plus favorisée.

⁴⁾ En attendant un accord définitif et une loi serbe en matière de propriété industrielle, les ressortissants de chacun des deux pays jouissaient sur le territoire de l'autre du même traitement que les nationaux.

Traité d'amitié de commerce et de navigation. L'historien des relations franco-yougoslaves y trouverait plus d'un fait matériel et plus d'un sujet de satisfaction pour ceux à qui l'alliance des deux peuples tient à coeur. Ce qui se passe actuellement sur le terrain de la politique d'alliance se pratiquait en 1883 sur le terrain «de commerce et de navigation». Le traité franco-serbe de 1883 est à la base des amitiés très anciennes des deux nations. Ce n'est pas parce que l'article XV du traité réduisait dans une large mesure les droits qui pesaient sur les vins français (mousseux ou non mousseux) en bouteilles et parceque, par là, la France était plus favorisée que d'autres pays, que ce traité mérite nos fermes enthousiastes. Il dépasse de beaucoup les limites d'un traité de commerce. A côté de la «pleine et entière liberté de commerce et de navigation» qu'on proclamait entre le Royaume de Serbie et la République Française (Article 1), on instituait l'égalité quasi totale des Serbes en France et des Français en Serbie. Les uns comme les autres devaient jouir «d'une constante et complète protection pour leur personne et leur propriétés», et, excepté les droits politiques, avoir «les mêmes droits» et les mêmes privilèges» qui étaient ou devaient être accordés «aux nationaux ou aux ressortissants de la nation la plus favorisée (Article 4). L'assimilation des ressortissants de chacun des deux Etats n'était subordonnée à aucune distinction de race ou de religion (Article 2), notamment en ce qui concernait le droit «d'acquérir, posséder et transmettre par succession, testament, donation ou de quelque autre manière que ce soit».¹⁾

Mais, passons à ce qui intéresse plus particulièrement notre sujet.

Il n'en pouvait pas être autrement des clauses du traité relatives aux moyens de transport et spécialement aux chemins de fer; le principe de réciprocité cordiale et d'égalité y était conservé.

L'article 14 du Traité établissait que «les marchandises de provenance serbe transportées sur les chemins de fer français et les marchandises de provenance française transportées sur les chemins de fer serbes» jouiraient des mêmes tarifs et seraient traitées, à tous les points de vue, de la même manière «que les marchandises de la nation la plus favorisée». Tout droit de transit était proscrit²⁾.

La navigation attira davantage l'attention des signataires. Elle obtint aussi le traitement de la nation la plus favorisée. L'article 22 prévoyait les mêmes droits réciproques pour les ressortissants des deux pays:

«Les navires serbes et leurs cargaisons en France, et les navires français et leurs cargaisons en Serbie, à leur arrivée d'un port quelconque et quel que soit le lieu d'origine ou de destination de leur cargaison, jouiront sous tous les rapports, à l'entrée, pendant leur séjour et à la sortie, sauf pour le cabotage, du

¹⁾ Questions de douane, celle de «capitulations» qui existait jadis entre les puissances européennes et l'Empire ottoman, questions du bénéfice de l'assistance judiciaire sont traitées également, et résolues toujours d'après le principe de la nation la plus favorisée.

²⁾ La France devait aussi, malgré le principe de la nation la plus favorisée, renoncer aux facilités que la Serbie accorda à l'Autriche-Hongrie relatives au «trafic local des districts limitrophes».

même traitement que les navires et les cargaisons appartenant à des nationaux ou à des ressortissants de la nation la plus favorisée.

Il est entendu que cette disposition s'applique au traitement local, au placement des navires à leur chargement ou déchargement, ainsi qu'aux taxes ou charges quelconques dans les ports, bassins, docks, rades, havres et rivières des deux pays, et, généralement, à toutes les formalités auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leurs équipages et leurs cargaisons.

Toute faveur ou exemption que l'une des Hautes Parties contractantes accordera à un autre Etat en ce qui concerne la navigation, sera, immédiatement et sans condition, étendue à l'autre Partie.

Seront considérés comme serbes en France et comme français en Serbie les navires qui appartiendront aux ressortissants de l'autre pays, navigueront sous son pavillon et seront porteurs des papiers de bord ainsi que des documents exigés par les lois de ce pays pour la justification de la nationalité des bâtiments de commerce».

Une clause faisait étendre le Traité à l'Algérie; une autre stipulait que sa durée était de dix ans, avec tacite renouvellement et inclusion des accords ultérieurs. Le dernier article prévoyait la ratification du Traité suivant les lois constitutionnelles des Etats contractants. C'est M. Marinovitch, ministre de Serbie en France, qui signa pour le Cabinet de Belgrade; M. E. Duclerc représentait la France.

Si l'effet de ces traités devait se produire plus tard, celui de la «Convention à quatre» était d'une conséquence immédiate. Elle était signée à Vienne le 9 mai 1883 entre l'Autriche-Hongrie, la Turquie, la Bulgarie et la Serbie, conformément aux clauses du Traité de Berlin. On se rappelle que les articles X, XXI, XXXVIII avaient prévu les engagements de ces quatre Etats de relier leurs lignes de chemins de fer entre elles. Le Roi Milan délégua M. Milan Boguitchévitch, ministre de Serbie à Vienne. Sa «Majesté Impériale et Royale apostolique» fut représentée par le comte Kalnoky et Koeroes-Patak, ministre de la Maison Impériale et des Affaires Etrangères, et par M. Ladislav de Szoegyenyi-Marich de Magyar-Szoegyen et Szolgasgyhaza, premier chef de section, tous les deux chambellans et conseillers intimes de la Cour. Le Ministre de Turquie, M. Sadoulah-Pacha était désigné par le Sultan. Deux anciens ministres bulgares, MM. Nikolas Stoïtchov et Constantin Stoïlov, étaient désignés par le Prince de Bulgarie. Ils élargirent la mission indiquée par le Traité de Berlin et cherchèrent à régler non seulement la jonction des lignes de chemins de fer de leur pays, mais aussi tout le trafic des Balkans et de l'Europe centrale. Le préambule de la Convention qu'ils signèrent constate que les gouvernements contractants étaient animés du désir de favoriser et de régler, par l'exécution des jonctions des voies ferrées prévues aux X, XXI et XXXVIII du Traité de Berlin, le *trafic entre leurs territoires*».

Les parties contractantes s'engageaient «à faire construire et raccorder et à livrer à l'exploitation, simultanément, à la date du 15 octobre 1886, les lignes suivantes: 1^o) Budapest—Zémoun — frontière serbo-hongroise (*Autriche-Hongrie*); — 2^o) raccordement de la ligne Constantinople—Bellova à la ligne à construire de Niche, par Sofia, à la frontière ottomano-bulgare; un embranchement se deta-

chant, aux environs de Prichtina, ou de tout autre point désigné par les autorités ottomanes, de la ligne déjà existante Salonique—Mitrovitza et conduisant, suivant le tracé établi d'un commun accord, à la frontière ottomane-serbe, d'où, par Vranjé, à Niche (Turquie); la ligne Belgrade—Niche, se raccordant a) près de Belgrade à la ligne hongroise, b) via Pirot, à Bellova, dans la direction de Constantinople et c) via Vranjé, à une point de la frontière serbo-ottomane à déterminer d'un commun accord, pour se rattacher à la ligne Mitrovitza—Salonique (Serbie); la ligne qui, se raccordant à la frontière serbo-bulgare, passera par Tzaribrod et Sofia et ira jusqu'à la frontière bulgare-ottomane, pour se joindre à la ligne turque Constantinople—Bellova prolongée (Bulgarie) (Articles 1—5).

Une commission nommée par les quatre gouvernements, devait, sur les lieux, désigner les points de jonctions, au plus tard un an après la ratification de la Convention et toutes les concessions définitives ou, au moins, les adjudications des travaux devaient avoir lieu dans le même délai. (Article 6). Aux points de jonctions on avait prévu des stations communes de frontière, où le contrôle douanier et, en général, ferroviaire s'exercerait aisément par les autorités voisines (Article 7). On s'était entendu sur l'uniformité des règles du rail (largeur de la voie: 1, m 436), du matériel et des signaux (système austro-hongrois), ainsi que sur l'égalité du droit des voyageurs et sur le traitement préférentiel des marchandises importées, exportées ou simplement transportées, d'un pays contractant à l'autre (Articles 8 et 9).

Les tarifs pour le trafic international étaient stipulés d'une façon circonstanciée; des engagements mutuels, sur la base du principe de la nation la plus favorisée, s'enchaînaient. (Article 10):

«La Sublime Porte s'engage à ne pas appliquer au trafic avec des pays tiers, ni directement ni indirectement, des taxes unitaires kilométriques moindres, ni aucune facilités, ni faveurs que celles qui sont appliquées aux mêmes articles dans le trafic avec l'Autriche-Hongrie.

La Sublime Porte prend les mêmes engagements relativement à la Serbie et à la Bulgarie.

Il est toutefois entendu que les dispositions précédentes seront applicables aux lignes de jonction ottomanes déjà existantes, en autant que des droits acquis en vertu de concessions antérieures ne s'y opposent.

2 La Bulgarie s'engage à ne pas appliquer au trafic avec des pays tiers, ni directement ni indirectement, des taxes unitaires kilométriques moindres, ni autres facilités, ni faveurs que celles qui sont appliquées aux mêmes articles dans le trafic avec l'Autriche-Hongrie.

La Bulgarie prend les mêmes engagements relativement à la Turquie et à la Serbie.

3. Conformément au principe de la réciprocité, la Turquie et la Bulgarie jouiront des mêmes avantages sur les lignes serbes. Ces avantages leur sont également garantis sur la ligne de jonction hongroise devant aboutir à Budapest, ainsi que sur les lignes qui relient aujourd'hui Budapest à Vienne, en tant que pour ces derniers des droits déjà existants, acquis en vertu de concessions, ne s'y opposent.

Les administrations des chemins de fer étaient autorisées à introduire des rapports directs en vue d'établir les tarifs directs et

d'assurer le trafic plus aisément. Tous les arrangements étaient préalablement soumis à l'approbation des gouvernements. Même les stations de Constantinople et de Salonique pouvaient correspondre directement avec la direction des chemins de fer à Vienne et à Budapest (Article 11).¹⁾

On s'engageait encore à assurer les correspondances commodités des trains internationaux aussi bien dans le sens de Vienne et Budapest par Belgrade, Niche et Sofia, jusqu'à Salonique et Constantinople, que dans la direction d'autres pays européens; à avoir au moins un train par jour de l'Autriche vers l'Orient, ayant une vitesse de 35 kilomètres à l'heure et assurant le transport de la poste et des voyageurs; à prendre les mesures préventives d'hygiène; à donner des facilités en vue de faire passer le matériel roulant d'une ligne à l'autre; à admettre le transit dans des wagons plombés; à organiser le service régulier des postes et télégraphes, et à faire la police à la frontière.

La Convention devait durer dix ans, après quoi une revision pouvait avoir lieu sur la demande d'une des parties contractantes et sur la convocation du gouvernement austro-hongrois. En attendant, des modifications, dont l'utilité aura été démontrée par l'expérience, étaient admissibles «de tout temps et d'un commun accord».

La Convention entra en vigueur aussitôt après l'échange des ratifications à Vienne, au plus tard le 1er octobre 1883. La Convention devait être soumise aux Corps législatifs, s'il y avait lieu.

C'est l'Autriche Hongrie qui était l'animatrice de l'oeuvre et qui comptait profiter de la Convention, mais, comme cet instrument diplomatique devait s'inspirer des doctrines libérales mises en valeur, après plusieurs guerres, par le courant *international* du Congrès de Berlin, tous les peuples balkaniques en tiraient un bénéfice évident.

La Serbie, elle aussi, s'en trouva bien, pour construire son premier chemin de fer, ce que nous avons vu, et pour continuer la ligne principale vers Salonique et Constantinople.

4. LE PREMIER RÉSEAU DES CHEMINS DE FER DU ROYAUME DE SERBIE EN 1887

Après l'ouverture de la ligne Belgrade—Niche, quatre trains y circulaient: le train de voyageurs n° 11 partait de Belgrade à 16 heures et arrivait à Niche à minuit, quinze le train n° 12 partait de Niche à 5 heures du matin et arrivait à Belgrade à 13 heures 15; le train mixte n° 51 partait de Belgrade à 6 heures et arrivait à Niche à 18 heures; le mixte n° 52 partait de Niche à 9 heures et arrivait à 21 heures. Ainsi, le parcours des trains de voyageurs, y compris les

¹⁾ L'Autriche connaissait aussi bien les faiblesses que la puissance des administrations de l'époque, mais elle comptait cette fois-ci sur les services administratifs pour achever l'oeuvre des diplomates.



Façade de la gare de Belgrade en 1884

arrêts, durait huit heures et quart; celui des trains mixtes, douze heures¹⁾.

Les premiers jours, la population se précipita pour user de ce moyen de transport et presque tous les trains eurent du retard à cause de l'affluence. Le trafic fut bientôt réglé. Celui des marchandises fut ouvert à l'exploitation le 15 septembre 1884 — le jour où commença l'exploitation générale des chemins de fer serbes.

La «Compagnie de construction et d'exploitation des chemins de l'Etat serbe», dont le siège social était à Paris, 5 rue du Conservatoire, en «l'Hôtel du Comptoir d'Escompte», et qui — nous l'avons vu — avait ses bureaux à Belgrade, cherchait à améliorer et à développer l'exploitation, et en même temps, elle entreprit d'autres travaux de construction.

Le 15/27 mars 1885, la Compagnie signa avec le gouvernement de Belgrade le contrat relatif à la construction de la ligne Niche-Pirot jusqu'à la frontière serbo-bulgare (la Convention générale prévoyait déjà cet accord), et les travaux préparatoires ne tardèrent pas à commencer²⁾.

Sur la ligne Belgrade—Niche, on organisa les trains d'excursion Belgrade — Töptchidère, on forma et l'on expédia le premier train royal (5 avril 1885), ainsi qu'un train militaire (29 avril 1885), etc. La Compagnie chercha à recruter, à compléter et à éduquer le personnel. Après MM. Tradé, Amilhou et Rabinek, c'est M. Latour de Brie qui est le directeur de l'exploitation de la Compagnie et qui désire régler la situation des employés.

Elle a été particulièrement délicate, cette question du personnel. Nommés par la direction de l'exploitation, les employés étaient confirmés dans leurs postes par la direction centrale de la Compagnie.

¹⁾ Voici l'itinéraire des trains de voyageurs, de Belgrade à Niche, avec les stations, distances, kilométriques, vitesses, arrivées et départs et l'indication de l'endroit où la locomotive devait faire son plein d'eau: Belgrade, départ 16 heures; Töptchidère (5,44 km. — v. 30), 16,11—16,13; Ressenik (14,26 km. — v. 30), 16,31; Ripagne (21,40 km. — v. 25), 16,48—16,54 (plein d'eau); Ralya (34,81 km. — v. 25), 17,26—17,31; Vlachka (47,85 km. — v. 25), 18,02—18,04; Médjoulougié (53,20 km. — v. 40), 18,12—18,15; Koussadak (67,65 km. — v. 40), 18,36; Palanka (78,80 km. — v. 40), 18,53—19,01 (plein d'eau); Véliska Plana (90,65 km. — v. 40), 19,19—19,24; Lapovo (109,82 km. — v. 40), 19,52—20,02 (plein d'eau); Bagrdan (120,50 km. — v. 40), 20,18; Yagodina (135,45 km. — v. 40), 20,41—20,46; Tchoupria (148,55 km. — v. 40), 21,06—21,11 (plein d'eau); Paratchine (155,43 km. — v. 40), 21,22—21,27; Sikiritza (168,63 km. — v. 40), 21,47; Stalatch (176,53 km. — v. 40), 21,59—22,05 (plein d'eau); Djounisse (195,25 km. — v. 25), 22,50—22,55; Korman (205,98 km. — v. 40), 23,11; Alexinat (214,58 km. — v. 40), 23,24—23,30 (plein d'eau); Greïatch (224,98 km. — v. 10), 23,46; Niche (243,98 km. — v. 40), arrivée 0,15.

²⁾ La Revue générale des chemins de fer, — annonçant au mois de septembre 1884 que l'ouverture de l'exploitation du premier chemin de fer serbe de Belgrade à Niche (244 km., 22 stations), venait d'avoir lieu (le 4 septembre 1884), ainsi que «le prolongement du chemin de fer de l'Etat hongrois de Budapest à Semelin qui, près de cette dernière station, traverse sur un pont la rivière de la Save, affluent du Danube, et aboutit à Belgrade», — donnait cette information: «Les sections de Niche, d'une part, à Pirote (100 kilomètres), se dirigeant vers la Bulgarie, et, d'autre part, à Vranjé (122 km.), vers Salonique, sont en construction». (Paris, 1884, n° 9).

Dans la «Commission» concernant la nomination d'un employé stable, les conditions générales étaient prévues d'une façon nette. En voici une, qui fut signée par le directeur de l'exploitation, M. de Brie, le 18/30 juillet 1885:

«Sur ma proposition vous avez été admis à faire partie du personnel de l'Exploitation à titre définitif, aux fonctions de Contrôleur du Télégraphe, au traitement annuel de deux mille sept cents francs et mille deux cents francs de déplacement fixe à partir du 15/27 août 1885.

Vous devez consacrer tout votre temps à l'accomplissement de vos fonctions sans pouvoir accepter aucune occupation, rétribuée ou non, étrangère au service.

La Compagnie se réserve le droit de se priver de vos services pour une cause quelconque et en tout temps moyennant une indemnité de deux mois de traitement.

Votre révocation, s'il y a lieu, ne pourra être prononcée que par la Direction centrale de la Compagnie et seulement pour le cas de faute grave ou d'incapacité physique. Toutefois, en attendant la décision de la Direction Centrale de la Compagnie, vous pourrez être suspendu de vos fonctions par le Directeur de l'Exploitation et vos appointements ne courront que jusqu'au jour où votre révocation aura été prononcée.

Dans le cas où vous auriez l'intention de donner votre démission, vous devriez en informer la Compagnie au moins un mois à l'avance; vous n'auriez alors le droit à aucune indemnité et vos appointements ne vous seraient payés que jusqu'au jour de la cessation de votre service¹⁾.

La même année, deux décrets relatifs l'un aux employés serbes et l'autre aux étrangers réglèrent la situation des agents de la Compagnie. Nous verrons plus tard qu'ils devinrent un sujet de querelles, de protestations et d'indiscipline.

L'épreuve très dure qui guettait la Compagnie et la nouvelle institution fut fournie par la guerre serbo-bulgare, à la fin de la première année de l'exploitation.

Du 19 au 30 septembre et du 16 novembre au 4 décembre 1885, les communications publiques furent suspendues et la ligne Belgrade—Niche fut mise à la disposition du Ministre de la Guerre. Les agents des chemins de fer concentrèrent tous leurs efforts, firent preuve de bonne et tenace volonté et d'une grande maîtrise dans leur service. Les chefs de gare méritent de grands éloges. Non seulement la presse du pays, mais aussi celle de l'étranger souligna la ténacité, le dévouement et la discipline des jeunes employés.

Les difficultés se multipliaient. Les rapports de la Compagnie, de la Direction de l'armée, du Ministère des Travaux publics et du Ministère de la Guerre devaient être coordonnés. Nous reproduisons ici un document qui illustrera plus d'un côté du travail qu'il fallait accomplir pour assurer le fonctionnement de l'arrière et, par conséquent, aussi les opérations du front; c'est une lettre (n° 116/F) adressée le 6 octobre (24 septembre) 1885, par M. de Brie à M. Vladan Georgévitch, médecin en chef de l'armée, à Niche, au sujet d'un employé des chemins de fer:

¹⁾ La «Commission» fut approuvée à Paris, par le directeur-adjoint de la Compagnie, M. A. Ferré, en date du 3 août 1885, sous le n° 6008/223.

lanka était terminée et mise en exploitation; trois mois ensuite, le 1^{er} septembre, elle était prolongée jusqu'à Pirote, à proximité immédiate de la frontière bulgare.

Ainsi, en 1887, le Royaume de Serbie avait déjà un petit réseau de chemins de fer:

1) Belgrade—Niche—Ristovatz — jonction avec les chemins de fer turcs, d'une longueur totale de 365 kilomètres; 2) Niche—Tzaribrod — jonction avec les chemins de fer bulgares, d'une longueur totale de 93 km. 4; 3) Smédérévo—Véliska Plana, d'une longueur totale de 41 km. 9; 4) Lapovo—Kragouïévatz, d'une longueur totale de 29 km. 2.

La direction et l'exploitation des trois premières lignes appartenaient à la Compagnie de construction et d'exploitation des chemins de fer de l'Etat serbe; la dernière était à l'Etat même.

La «Convention à quatre» avait prévu comme délai des jonctions des chemins de fer austro-hongrois, serbes, turcs et bulgares le mois d'octobre 1886. La Serbie avait réalisé celle avec l'Europe centrale en 1884. La jonction avec la Turquie aurait pu se faire à la date prévue, si l'Empire ottoman avait fait honneur à la signature de M. Sadoulah-pacha, car la Serbie avait terminé sa ligne Belgrade—Vranyé à temps. La guerre serbo-bulgare avait retardé l'exécution des travaux sur le tracé Niche—Pirote d'un an. En tout cas, le 1^{er} septembre 1887, la Serbie était prête pour le service des communications ferroviaires internationales.

5. LES JONCTIONS ORIENTALES AVEC SALONIQUE ET CONSTANTINOPLE:

LE PREMIER TRAIN INTERNATIONAL TRAVERSANT LES BALKANS (13 AOÛT 1888)

En 1860, sous l'influence du grand vizir Ali-Pacha, acquis aux idées modernes, et sous celle des diplomates anglais et autrichiens, le Gouvernement de Constantinople accepta de relier la Turquie à l'Europe centrale et occidentale par un réseau de voies ferrées. Le projet adopté comprenait une ligne principale de Constantinople, à travers la Roumélie et la Bosnie, jusqu'à Sissak sur la Save à la frontière austro-turque d'alors.

Des embranchements devaient relier à cette ligne Niche et Belgrade ainsi que les ports de Salonique, d'Enos et de Bourgas.

Les négociations durèrent plus de dix ans avec les principales puissances financières d'Europe, et le Sultan concéda au baron Hirsch les lignes suivantes: a) la ligne principale de Constantinople, par Andrinople, Philippoli, Sofia, Prichtina, Novi Pazar, Saraiévo, à Dobryine, aboutissait à une ligne autrichienne de Sissak à Dobryine; b) un double embranchement de Prichtina, d'une part, vers le Nord, à la frontière turco-serbe près de Niche, et, d'autre part, vers le Sud par Skoplyé à Salonique; c) un embranchement de Philippopoli à Bourgas par Yamboli, le long du versant méridional des Balkans; d) un double embranchement d'Andrinople, d'une part, vers le Nord à Yamboli et, d'autre part, vers le Sud à Enos ou Dédéagatche.

Ce réseau devait avoir 2500 km.; l'exploitation devait en être confiée à la compagnie autrichienne de la «Südbahn», qui

accepta les conditions posées par le gouvernement, mais, par suite de différentes circonstances, elle fut remplacée par la «Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux». Ce réseau avait deux défauts: son étendue et l'extrême difficulté d'exécution de la section Mitrovitza—Novi Pazar—Saraïévo.

Les travaux furent commencés à la fois par Constantinople, Dédéagatche, Salonique et Dobrellyne, car on ne pouvait pénétrer dans l'intérieur du pays, privé des routes indispensables.

En 1871 le grand vizir Ali-Pacha mourut. Son successeur, Mahmoud-Pacha, appartenant au parti des Vieux Turcs et gagné sans doute par les diplomates russes, s'opposait à la jonction du réseau ottoman avec les chemins de fer de l'Europe, en déclarant que, vu les circonstances, il désirait la jonction avec la Roumanie. A cet effet, il négocia avec le baron Hirsch le retrait de la concession qui lui avait été accordée. Le baron Hirsch abandonna sa concession en 1872, mais il la transforma en entreprise générale de construction, et celle-ci s'engagea à achever pour le compte du gouvernement turc les lignes suivantes: 1) Constantinople—Andrinople—Philippopoli—Sarambey ou Bellova, dans la direction de Sofia; 2) Andrinople—Dédéagatche; 3) Andrinople—Yamboli; 4) Salonique—Skoplyé—Mitrovitza; 5) Dobrellyne—Banya Louka.

Le gouvernement ottoman, pour compléter le réseau, s'engagea à en faciliter l'exploitation et à le relier aux lignes roumaines et russes et, de plus, à exécuter entièrement à ses frais les travaux suivants: a) une ligne de Yamboli à travers les Balkans vers Choumla, allant rejoindre une des stations sur la ligne Varna—Rouchtchouk; b) une ligne de Sarembery par Sofia vers la station de Skoplyé sur la ligne de Salonique à Mitrovitza (au kilomètre 244); c) des routes d'accès aux stations, quais, bassins, entrepôts etc. dans les ports de Constantinople, Dédéagatche et Salonique.

Les travaux furent activement poursuivis, et, en 1875, tout le réseau entrepris par le baron Hirsch était construit et livré à l'exploitation.

C'est la ligne de Skoplyé à Salonique qui nous intéresse plus particulièrement, car une partie appartiendra, une trentaine d'années après, à la Serbie, et plus tard à la Yougoslavie. Elle est longue de 244 kilomètres. Elle suit la vallée du Vardar sans rencontrer de grandes difficultés. (Son prix à l'époque était de 110.000 francs par kilomètre). La ligne n'exigeait pas d'importants terrassements. Elle traversait fréquemment le fleuve, notamment sur un pont de 360 m. de long, à Karasouli. La déclivité n'atteignait pas 11 m.m. par mètre. Quant aux courbes, la plus forte avait 280 m. de rayon.

Cette section qui comptait 12 stations intermédiaires, construites en bois et en briques sur des fondations en pierre, avait le meilleur aspect au point de vue technique, et rien ne semblait la distinguer des bonnes lignes européennes. Les locomotives qui y étaient en usage sortaient des ateliers de Georges Sigl, de Vienne. Les wagons avaient été fabriqués en Belgique.

L'Autriche obtint de Safvet-Pacha l'engagement formel de la Porte de construire une ligne vers Niche et de l'achever pour la fin

de 1875. La guerre turco-russe, celle qui éclata entre la Serbie et la Turquie et la Conférence de San-Stefano en contrecarrèrent la réalisation, mais le traité de Berlin de 1878 trancha la question des chemins de fer dans ce sens, et la «Conférence à quatre», issue du Congrès de Berlin, n'en établit que les mesures d'exécution.

Cependant, ce n'est que presque deux ans après la signature de la Convention que la Porte se décida, en 1885, à passer, avec la Société des raccordements, formée par la banque ottomane, au capital de 30 millions, un contrat pour l'établissement de lignes de jonction, au prix de 175.000 francs par kilomètre.

Il s'agissait, soulignons-le bien, de construire les tronçons: a) de la ville de Skoplyé (Uskub) à la frontière serbe, près de Vranýé, et b) de Bellova à la frontière bulgare.

Le raccordement de Skoplyé à la frontière serbe fut confié, pour le compte de la «Société ottomane des raccordements», à l'entreprise Vitali. La construction commença au mois de juillet 1885, sous le contrôle d'un officier d'Etat-major turc, le commandant Envéri-bey.

Le tracé avait été aussi favorable que celui des lignes serbes¹⁾. Bien que la ligne comptât 125 ponts et viaducs, elle ne comportait pas d'autres travaux d'art importants que le pont-treillis de Skoplyé, de 120 m., à 3 travées, sur le Vardar. Signalons, cependant, sur la section d'Hadjarlar à Koumanovo, une tranchée d'environ 900 m. et d'une profondeur maxima de 10 m 65, qui a donné lieu à un mouvement de terres de 80.000 mètres cubes.

Les rayons des courbes variaient entre 300 et 2.000 mètres. La déclivité maxima était de 15 millimètres par mètre. Les rails en acier provenaient de Belgique.

Les distances entre les gares étaient assez grandes, car le pays traversé était peu peuplé Skoplyé (Uskub) (1,359 km.), Hadjarlar (18.850 km.), Koumanovo (17,003 km.), Tabanovtzé (12,760 km.), Préchévo (8,706 km.), Boukovatz (5,751 km.), Boginiévitz (12,928 km.). De cette dernière station à la frontière serbo-turque, il y avait 7,751 kilomètres, la longueur de la section entière était donc de 85,108 kilomètres.

Il y avait 43 maisons de garde. Elles étaient en maçonnerie, de même que les bâtiments des gares, à un étage, avec salles d'attente, bureau et habitation du chef de gare, un hangar à marchandises, avec rampes et trois à quatre voies de garage. Il n'y avait pas de sonneries électriques et les installations des signaux étaient élémentaires.

A cent mètres de la petite station commerciale de Préchévo (direction de Tabanovtzi) était installée une gare militaire avec un quai d'une longueur de 400 mètres, exclusivement destinée aux transports militaires.

¹⁾ Le point le plus élevé, situé près de Préchévo, entre les kilomètres 56 et 57, est à la côte de 459 mètres au-dessus du niveau de la mer. A cet endroit le chemin de fer franchit la ligne entre le bassin du Danube et celui du Vardar.

Sur l'ancienne frontière serbo-turque, près de Vranýé, étaient installées deux gares, Zibevtché et Ristovatz, éloignées l'une de l'autre de 600 mètres; elles étaient destinées aux opérations de douanes et des formalités de la police.

Le 9 juin 1887, la Société ottomane des raccordements livra la ligne au gouvernement turc. On procéda à un voyage d'essai officiel, et l'ancienne capitale de l'empereur serbe Douchan, alors encore sous le joug ottoman, fut reliée à la Serbie délivrée. La vitesse maxima du train d'essai a été de 59 km. à l'heure et la vitesse normale de 51 km. sans arrêts aux stations intermédiaires. L'exploitation de cette ligne a été faite provisoirement par la Société des raccordements, qui, ensuite, l'a confiée à la Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux.¹⁾

Ainsi donc, en 1887, la liaison de l'Europe centrale, par Belgrade, Niche et Skoplyé, avec Salonique pouvait être assurée par la voie ferrée. Cependant, des difficultés de toutes espèces avaient, de mois en mois, retardé l'ouverture de cette ligne à l'exploitation internationale. Elle n'eut lieu que le 19 mai 1888. La Serbie entra ainsi en contact avec les régions que les Ottomans avaient jadis arrachées au peuple serbe, et, par delà avec la Mer Egée.

Du côté de la Bulgarie, dans la direction de Constantinople, la jonction tardait aussi à se réaliser. L'entreprise Groszew se chargea de construire la ligne partant de la frontière serbe près de Tzaribrod (4 km.)²⁾, par Dragoman (31 km.), Slivnitza (4 km.) à Sofia (28 km.), et, de là, à Vakarel (39 km.) à la frontière occidentale de la Roumélie. La ligne devait avoir 106 kilomètres. Les pentes en général, n'étaient pas, défavorables.

La partie allant de Sofia à Vakarel était ouverte à l'exploitation pour le service local au commencement du mois de novembre 1887; le tronçon conduisant de Sofia à la frontière serbe fut livré au trafic du pays le 5 juillet 1888.

Le réseau avait coûté plus de 12.500.000 francs. D'après le *Times*, les rails étaient de fabrication anglaise et le matériel roulant se composait de 5 locomotives à voyageurs et de 7 machines à marchandises, sortant des ateliers de la Société autrichienne — hongroise des chemins de fer de l'Etat. Il y avait aussi 240 voitures, wagons et trucks fournis par la Compagnie de machines de Görlitz. On se servait pour chauffer les locomotives de lignite indigène, qui coûtait 25 frs 10 par tonne livrée aux dépôts, mais c'était un combustible peu avantageux parcequ'il était impur et très sulfureux. Tout le personnel était bulgare, y compris les mécaniciens. Toutes les lignes étaient en possession d'un matériel roulant suffisant, construit par les ateliers d'Allemagne, d'Autriche et de Belgique. Les voitures à deux essieux étaient construites d'après le système de l'intercommunication.

Il ne resta plus à livrer à l'exploitation que la section ottomane de Vakarel à Bellova (terminée à la fin de 1887) pour lier par la voie ferrée l'Orient avec l'Occident.

¹⁾ Suivant une convention du 25 février 1888.

²⁾ Depuis la victoire des Alliés appartient à la Yougoslavie.

Les conventions d'exploitation relatives aux personnes et aux marchandises des lignes orientales avaient été réglées à Budapest par une réunion internationale se rattachant à la «Conférence à quatre». Elles n'avaient donné lieu à aucune difficulté sérieuse, si ce n'est relativement aux tarifs.¹⁾

Jusqu'à l'établissement de tarifs directs, l'expédition des marchandises se faisait de chemin de fer à chemin de fer, et il fallait de nouvelles lettres de voitures et des feuilles de route chaque fois que la marchandise passait d'une ligne à l'autre. Il y avait à cet effet un service d'expéditeurs qui se chargeait de toutes les formalités nécessaires, y compris celles de douane.

On avait admis le principe des longueurs virtuelles et l'on tenait compte des fortes rampes et des courbes des sections de Bellova—Vakarel et de Skoplyé—Vranyé, en admettant une surtaxe équivalant à un parcours de 10 km. pour la première et de 16 km. pour la seconde.

C'était le chemin de fer de l'Etat hongrois qui était chargé de la gestion des affaires relatives au service international. Comme règlement d'exploitation, on adoptait celui en vigueur sur les chemins de fer de l'Etat austro-hongrois.

Pour le service direct des voyageurs entre Vienne et Constantinople ou Salonique on avait adopté le tarif kilométrique de 12, 8 et 6 centimes pour la première, la deuxième et la troisième classe, avec franchise de port pour 30 kg. de bagages.

Conformément aux décisions de la «Conférence à quatre», il devait y avoir chaque jour, dans les deux sens, un train entre Vienne et Constantinople, avec une vitesse minima de 35 km. à l'heure, suivant l'itinéraire provisoire: départ de Vienne pour Constantinople à 8 heures du matin et arrivée le surlendemain à 7 h. 30 du matin, en tout 48 heures; pour Salonique, départ de Vienne à 8 heures du matin et arrivée le lendemain à 7 h. 15 du soir.

Tout était prêt pour recevoir le premier train international parcourant les Balkans jusqu'à la capitale turque. Cependant, un litige d'ordre politico-financier tenait en suspens les quatre signataires de la Convention à quatre.

La section de Vakarel—Bellova se trouvait sur le territoire de la Roumélie orientale et restait ou devait rester, par conséquent, aux termes de l'article 21 du Traité de Berlin, sous l'autorité directe du gouvernement ottoman. En février 1885, c'est à dire avant la révolution qui a chassé de Philippopoli le gouverneur nommé par la Sublime Porte, celle-ci avait concédé la construction de la section à la Société anonyme des raccordements, qui était ottomane, mais dont des capitalistes français et allemands étaient les principaux intéressés, l'exploitation de la ligne était confiée également à la même Société, en attendant la solution des litiges pendants

¹⁾ La Serbie persistant à vouloir appliquer au trafic international son tarif intérieur très élevé, l'Autriche-Hongrie se refusait à l'admettre. Les délibérations avaient été reprises à Poprad—Felka (Hongrie) et, bien que l'accord fût toujours très difficile à établir, on espérait arriver à une solution.

entre le gouvernement turc et la Société pour l'exploitation des chemins de fer orientaux, qui réclamait cette «ligne ottomane». Le tribunal arbitral, qui siégeait à Constantinople, reconnut la légitimité des prétentions de cette dernière Société.

Si le gouvernement ottoman avait exécuté immédiatement cette décision rendue dans les premiers jours de juillet 1888, il n'aurait pas donné à la Bulgarie l'occasion d'intervenir; mais celle-ci, qui détenait de fait la Roumélie orientale et qui s'était décidée pour le principe de l'exploitation de son réseau en régie, réclama d'abord pour elle l'exploitation de la ligne au cas où elle ne serait pas donnée au baron Hirsch. Pour appuyer ses prétentions, elle suspendit d'abord le paiement du tribut rouméliote, s'élevant à 278.750 francs par mois; puis, tout à coup, le 8 juillet, elle s'empara de la section Ichtiman—Bellova par un coup de main, dont le récit ressemble plus à celui d'une partie de plaisir que d'une expédition militaire. De fait, la ligne n'était pas gardée. L'administration de la Société des raccordements était en désarroi par suite de l'enlèvement, par des brigands, de quatre de ses principaux fonctionnaires, et son représentant se bornait, en présence de la prise de possession du gouvernement bulgare, à décliner toute responsabilité quant aux réparations éventuelles et aux accidents.

La Société des raccordements était d'ailleurs dans l'impossibilité d'équiper un seul train par suite du manque de matériel. D'une part, elle aurait pu utiliser celui de la Société des chemins de fer serbes, laquelle appartenait au même groupe financier qu'elle, mais l'Etat bulgare s'était opposé au passage des wagons sur son territoire; d'autre part, la Compagnie des chemins de fer orientaux, qui avait enfin étendu son exploitation jusqu'à Sarembey depuis le 17 juillet 1888, s'était refusé à lui prêter aucun véhicule.

Malgré toutes les difficultés politiques, le train d'inauguration partit le 12 août de Pest, et, par la Serbie et la Bulgarie, pénétra le 13 août sur le territoire rouméliote sans l'ombre d'une résistance. Cela avait été un voyage de plaisance, auquel n'avaient manqué que les acclamations à l'arrivée. Seul signe de l'opposition ottomane, le sultan Abdul-Hamid II avait décommandé les préparatifs de la réception qui devait être organisée à la gare de Stamboul.

L'histoire est mémorable, car ce n'est pas un fait ordinaire de voir ouvrir ainsi, de force et cependant sans violence, mais contre le gré du gouvernement qui en est le propriétaire, une ligne internationale ardemment désirée par l'Europe entière.

Mais si le premier train n'avait pas été entravé dans sa route, la Sublime Porte n'avait pas renoncé à affirmer ses droits sur le tronçon rouméliote.

Aux premières explications demandées par elle, les Bulgares, pour justifier la violation du Traité de Berlin, répondirent: «Nous prenons la ligne pour protéger la sécurité publique. Des brigands infestent les environs de Bellova; ils ont enlevé, le 7 juillet, quatre personnes, quatre employés de la ligne; nous n'occupons celle-ci que pour réprimer le brigandage.» Ils ajoutaient que la ligne voisine, construite à leurs frais, celle de Vakarel à Tzaribrod, était achevée depuis longtemps, que les tergiversations de la Turquie leur faisaient

beaucoup de tort, et qu'ils s'étaient saisi du chemin de Bellova à Vakarel pour hâter l'ouverture du service international. A de nouvelles représentations de la Porte, il avait été répondu que le gouvernement princier ne pouvait admettre en faveur d'une société non reconnue par lui la cession d'une exploitation qu'il voulait entreprendre lui-même ou accorder à une société reconnue par lui; que d'ailleurs, il était prêt à accepter les conditions de la convention du 25 février 1885 conclue entre la Turquie et la Société des raccordements; et qu'enfin il assumait l'entière responsabilité des dommages-intérêts qui pourraient survenir sur la section Vakarel—Bellova. Le différend finit par être réglé.

L'ouverture des jonctions orientales augmenta d'une façon considérable les facilités de communication entre le centre de l'Europe, les Balkans et les ports de l'Orient.¹⁾

La distance de Budapest à Salonique était de 1.052 km.; celle de Budapest à Constantinople, de 1.425 km.; de sorte que les trains qui faisaient 8 heures et demie de trajet de Budapest à Belgrade (352 km.) mettaient, sans changement de voiture, 30 heures pour arriver à Salonique et 38 heures à Constantinople.²⁾ Le voyage de

¹⁾ Dans l'*Histoire des chemins de fer de la Monarchie austro-hongroise*, Ignatz Konta écrit à ce sujet: «Während Serbien schon am 14. September 1884, die erste Linie (Belgrad—Nisch) dem öffentlichen Verkehre übergab, folgten Bulgarien und die Türkei erst im Jahre 1888 nach. Am 18. Mai fand die Eröffnung der Linie (Nisch) Vranja—Ueskub—Salonichi statt, am 13. August 1888 vereinigte ein von der bulgarischen Regierung zur Weihe der weltgeschichtlichen Ereignisse veranstaltetes glänzendes Fest, die aus Wien, Budapest, Belgrad und Constantinopel in der Hauptstadt Bulgariens eingetroffenen Gäste — und Tags darauf, am 13. August 1888, ging von Sophia aus der erste directe Zug nach Constantinopel ab. Der Traum: Morgen und Abendland mit einem Schienestrang zu verknüpfen, war nun verwirklicht». (Tome I, partie III, page 382. Voir notre Bibliographie!)

²⁾ Fini le temps où il fallait dix jours pour aller de Belgrade à Constantinople! Le représentant de la France à Belgrade n'avait plus les soucis qui préoccupaient le consul français de 1853 et dont il faisait part au Gouvernement de Paris dans une lettre fort intéressante:

«Les événements qui paraissent se préparer en Orient me semblent de nature à faire désirer au Département d'avoir chaque jour le moyen de correspondre promptement avec Constantinople. Or, depuis qu'on peut se rendre de Paris à Pesth par le chemin de fer et de Pesth ici par les bateaux à vapeur faisant le trajet en vingt quatre heures la route de Belgrade est devenue, à mon sens, la plus régulière de toutes. Déjà, l'été dernier, lors de l'affaire du Charlemagne, le Prince Kallimaki a pu envoyer de Paris à Constantinople une dépêche en dix jours et devancer par là le paquebot à vapeur dont il n'avait pas profité. D'un autre côté, pendant la mission de Mr de Leiningen, le Cabinet de Vienne a reçu et envoyé toutes ses dépêches par la voie de terre. Ces précédents ne doivent-ils pas engager le Département à examiner s'il n'y aurait pas avantage pour lui, dans des cas particuliers, à se servir de la voie de Belgrade, tant pour transmettre ses instructions à Constantinople, que pour recevoir les nouvelles de la capitale de la Turquie?

«Je ne crois pas avoir à examiner quels seraient les moyens à employer pour me faire tenir les lettres de Paris pour Constantinople, et de Constantinople pour Paris: ce sont choses à régler aux points extrêmes. Je n'ai donc à m'occuper que du transport de Belgrade à Vienne. Pour le premier cas, il faudrait que J'eusse ici, à ma disposition, au moins un Tatar, et pour le second un attaché de Consulat». (Archives du Min. des Aff. Etrang., Belgrade, volume 5, p. 211—212, M. de Ségur au Ministre des Affaires Etrangères, 25 mars 1853).

Budapest à Constantinople par Bucarest et Varna demandait 56 heures; le train direct s'arrêtait à Giourgievo sur le Danube, et il fallait effectuer de Varna à Constantinople une traversée de 15 heures sur la Mer Noire, où les bourrasques sont très fréquentes.

Dès ce moment, on franchissait avec une vitesse moyenne de 55 km. 82 à l'heure, la distance de 1.540 km. entre Paris et Vienne et avec une vitesse de 33 km. 76 à l'heure la distance de 540 km. entre Vienne et Belgrade; de sorte que le voyage de Paris à Belgrade se faisait en 48 heures. Le reste de la distance, soit 694 km. pouvait être parcouru en 20 ou 22 heures, ce qui faisait 70 à 72 heures de Paris à Salonique.¹⁾

Le nombre des voyageurs qui se rendaient annuellement à Constantinople par la voie de Varna était de 2 à 3.000. On espérait que ce nombre serait porté à 10 ou 15.000 par le nouvel itinéraire. Quant à Salonique, la nouvelle voie permettait d'y recevoir en deux jours des lettres de l'Europe occidentale, tandis que par mer elles mettaient 6 jours pour parvenir. Il était, donc, possible que, si ce port était mis en communication directe avec le Canal de Suez et avec les paquebots qui y transitaient à destination des Indes ou du Tonkin, il devint un point de départ de la voie la plus courte vers l'Extrême-Orient, tant pour les lettres que pour les voyageurs et les marchandises précieuses.

Il était plus difficile de prévoir quel serait le développement du trafic des marchandises, le mouvement de celles-ci dépendant des tarifs, de l'état des installations des ports, de la création de chemins d'accès aux stations, etc.²⁾ Une chose était quasi certaine: un trafic par voie de terre devait s'établir principalement entre, d'un côté, la Serbie et la Bulgarie, qui n'avait qu'une industrie primitive, et, de l'autre côté, l'Autriche-Hongrie, qui en était proche

¹⁾ Le fait que les chemins de fer orientaux n'avaient qu'une voie ne constituait pas un obstacle à une exploitation normale, car les garages n'étaient pas trop éloignés les uns des autres. (Plusieurs lignes importantes internationales n'avaient qu'une voie, notamment celle de Budapest—Témechvar—Orchava vers Bucarest).

²⁾ L'action civilisatrice des lignes construites se fit sentir partout, en Serbie, en Bulgarie, en Roumélie orientale et aussi dans les provinces turques proprement dites. Le long de la ligne de Salonique, les villages surgissaient. A Dédéagatch, un bourg de 3.000 habitants s'était formé en face de l'ancien port d'Enos où le chemin de fer, suivant la vallée de la Maritza, ne pouvait arriver à cause des marais insalubres. Un port de refuge y était créé. — A Salonique il y avait, il est vrai, un quai d'une longueur d'un mille anglais environ, qui constituait un grand avantage pour le commerce, et la gare du chemin de fer se trouvait à peu de distance de son extrémité occidentale, de sorte qu'il eût été facile d'y conduire quelques voies. Mais le bâtiment des douanes avait été placé de façon à y mettre obstacle. Il n'y avait pas une seule grue. La construction d'un môle et d'une digue de protection contre le vent du sud régnant était indispensable, car leur absence forçait les navires à ancrer à l'entrée du port. — Dans les stations les plus importantes du réseau ottoman, des travaux importants devaient aussi être faits pour permettre au trafic pour permettre au trafic de se développer. A Constantinople, une gare à voyageurs devait être construite; à Andrinople, où la station avait été placée à 5 km. de la ville afin d'éviter la zone des inondations, et à Philipopoli, où le chemin de fer était aussi très loin de la vieille ville, il fallait établir des routes d'accès avec tramways.

et cherchait à étendre son exportation. La voie préférée jusqu'alors pour l'expédition des marchandises à destination de la Serbie était par Riéka (Fiume) ou Sissak et, de là, au moyen de *schleps* (péniches) par la Save jusqu'à Belgrade. Les marchandises qui venaient des ports du Levant, pour pénétrer à l'intérieur de la Serbie, de la Bulgarie et de la Turquie empruntaient la voie maritime jusqu'à Riéka. Les expéditeurs préféraient l'ennui de ces trois transbordements à l'emploi des chemins de fer de l'Europe centrale, à cause des tarifs élevés de ceux-ci et des exigences des réexpéditeurs de Vienne. Il n'était point douteux que les nouvelles lignes, si les tarifs étaient appropriés, pouvaient se substituer à la voie qui servait jusqu'alors au commerce maritime pénétrant dans les Balkans. D'autre part, en supposant toujours une application des tarifs favorables, les pays à l'intérieur des Balkans pouvaient trouver pour leurs articles d'exportation (céréales, bestiaux, vins, chanvres, pruneaux, noix, douves de tonneaux) un meilleur placement dans les ports que sur les marchés voisins de l'Autriche-Hongrie, par exemple, où les mêmes articles existaient en abondance et étaient déjà exportés.

La lutte s'engageait donc entre les voies terrestres et les voies maritimes, entre les puissances maritimes et les Etats sans côtes. Le rôle des tarifs des chemins de fer venait au premier plan. La pleine valeur des nouvelles lignes en dépendait exclusivement.¹⁾

Toujours est-il que, après les jonctions orientales, la Serbie, par son réseau, petit mais placé au carrefour des autres, se trouva au centre des problèmes économiques qui se posaient dans les derniers lustres du XIX^e siècle avec autant de gravité que ceux d'aujourd'hui.

¹⁾ Cela était si vrai qu'en Roumanie, où les chemins de fer et, par conséquent les tarifs, étaient entre les mains de l'Etat, on ne désespérait pas de pouvoir attirer le transit des marchandises de l'Europe centrale vers l'Orient, après la construction d'un pont sur le Danube à Tschernavoda où aboutissait un chemin de fer qui conduisait au port de Kustendjé sur la Mer Noire, et qu'une ligne déjà en construction devait relier ainsi à Bucarest. La Roumanie, du reste, d'accord avec la Russie, n'avait pas abandonné d'ailleurs le projet de relier son réseau aux lignes serbes et ottomanes. D'une part, le gouvernement serbe devait accorder, disait-on, la concession d'une ligne de Niche à Kladovo sur le Danube, qu'un pont jeté sur ce fleuve devait relier à tourn-Sévérine, sur le territoire roumain, au chemin de fer de Bucarest à Budapest. D'autre part, l'on étudiait, pour remplacer l'ancien projet de la jonction de Yamboli à Schoumla, sur le chemin de fer de Rouchtchouk à Varna une ligne de Rasgrad, sur le chemin de fer, par Trnovo à Yeni—Sagora, entre Yamboli et Trnovo.

DEUXIÈME PARTIE

DE LA REPRISE DES CHEMINS DE FER PAR
L'ETAT SERBE A L'UNION POLITIQUE
DES YOUGOSLAVES

(1889 — 1918)

CHAPITRE I

DE LA REPRISE DES CHEMINS DE FER PAR L'ÉTAT SERBE (1889) A L'AVENEMENT DU ROI PIERRE I KARAGEORGEVITCH (1903)

1) LA REPRISE DES CHEMINS DE FER PAR L'ÉTAT SERBE (1889)

Excepté le tronçon Lapovo—Kragouïévatz, toutes les lignes de chemins de fer serbes terminées jusqu'en 1889 étaient exploitées par la Société constructrice. Le poste de directeur de l'exploitation fut successivement occupé par MM. Fradé, Amilhau, Rabinek, Latour de Brie et Finnet.

Les difficultés intérieures de l'exploitation ne tardèrent pas à se manifester, et les premières vinrent du personnel. Les règlements par lesquels, dès 1885, ont été prévus les droits et les devoirs des employés se heurtèrent à un mécontentement qui faillit se généraliser. Ce sont les agents serbes qui engagèrent la lutte, appuyés par leurs camarades belges. L'opposition trouva en Sébastien Magazinovitch, chef de la voie, un meneur adroit. Cependant, faute de solidarité, le mouvement échoua. Un Suisse, Walder, fut nommé à la place de Magazinovitch. Irritée par l'indiscipline des employés serbes, la Société de l'exploitation se mit à les punir pour la moindre faute. Ceux-ci se plaignaient même d'être persécutés.

La question du personnel s'avérait quelquefois bien épineuse. Au moment où les services du trafic devaient être réorganisés en vue de l'exploitation, un ingénieur, M. Carpi, de nationalité italienne, fut suspendu. Cette révocation provoqua même un incident international, car le gouvernement italien intervint au sujet de l'intéressé. Il s'ensuivit un conflit aigu entre deux ministres serbes, M. Garachanine, ministre des Affaires étrangères, et M. Novakovitch; ce dernier finit par donner sa démission. Un compromis fut trouvé, mais l'animosité n'en subsista pas moins des deux côtés.¹⁾

D'autre part, les groupements politiques qui s'opposaient autrefois à la construction des chemins de fer continuaient, dans leurs journaux, la campagne contre la Société, et s'élevaient contre sa manière d'agir.

¹⁾ *Journal des Débats*, 17 janvier 1885, page 1, article «Serbie» qui commence ainsi: «On télégraphie de Belgrade à la Nouvelle presse libre...»

Ils signalaient les cas fréquents où l'on manquait même de matériel pour effectuer le service; ils apportaient les preuves de toutes les sortes de préjudices que causait à l'Etat et à la population un pareil régime des chemins de fer. Ces groupements exigeaient ouvertement que les chemins de fer serbes fussent enlevés à la Société et que l'Etat en prit l'exploitation.

Un accident survenu le 26 avril (v. s.) 1889 à la station de Gréyatch par suite du déraillement d'un train Belgrade—Niche, révéla que la Société avait supprimé toutes les surveillance des aiguilles et des passages à niveau pendant la nuit aux gares et aux endroits où les trains ne devaient pas s'arrêter. Deux gardes-barrière furent grièvement blessés, et l'un d'eux ne tarda pas à succomber.

Sans prévenir la Société, le gouvernement ordonna des enquêtes sur toute la ligne. Une commission d'experts, formée le 2/14 mai par les ministres de l'Intérieur et de la Justice, procéda à de vastes investigations. Les gardiens, les agents de la voirie, les mécaniciens, les chefs de gare furent longuement interrogés. Cette commission examina surtout le fonctionnement des chemins de fer pendant le service de nuit établi depuis le 1er mai 1888. Son enquête aboutit à une très grave accusation contre la Société d'exploitation.

Ajoutons que les élections législatives avaient amené à la Skoupchtina une majorité écrasante des radicaux, que la constitution de la Serbie était profondément modifiée, que, de plus, le Roi Milan avait abdiqué, et que le gouvernement était passé presque entièrement aux mains des radicaux. Le nouveau ministre des Travaux Publics était Péra (Pierre) Vélimirovitch, un des leaders de l'opposition d'autrefois, qui n'avait cessé de critiquer la politique ferroviaire du précédent cabinet. Une fois au pouvoir, M. Vélimirovitch, étatiste et partisan convaincu de l'indépendance économique de la Serbie, saisit l'occasion pour mettre en oeuvre ses idées. Fort de l'enquête amplement faite par les experts, il fit au Conseil des Ministres un rapport aussi détaillé que persuasif. Les passages principaux en soulignaient les défaillances de la Société: «On sait, dit cet exposé, ce que la construction des chemins de fer serbes coûta à l'Etat. De même, il est connu combien il fallut lutter et insister pour obtenir que, puisque les prix étaient extraordinairement élevés, les chemins de fer serbes fussent construits consciencieusement... La question se pose, continuent les rapporteurs, de savoir comment s'effectue aujourd'hui l'exploitation des chemins de fer serbes? — Nous devons reconnaître que dès le commencement de l'exploitation, une lutte acharnée a eu lieu entre le Gouvernement et la Société française. D'un côté, les organes de la surveillance d'Etat exigeaient que l'exploitation et le maintien des chemins de fer fussent exécutés conformément aux lois et aux règlements ayant force de loi. D'autre part, la Société, en chaque circonstance, cherchait à réduire le prix de l'exploitation. Cette tendance la poussa si loin qu'elle dédaignait les lois les plus formelles et les conditions essentielles concernant la sûreté et la régularité du trafic; tout cela dans le seul but de faire des économies, d'une manière aussi injustifiable, sur les sommes qu'elle recevait du Gouvernement, comme

dédommagement des frais d'exploitation.» Selon l'exposé des ministres, la Société donnait à ses organes des ordres tout à fait contraires aux lois en vigueur. «Dès le commencement de l'exploitation, les organes de surveillance de l'Etat avaient beaucoup de peine pour régulariser le fonctionnement des chemins de fer. Ils protestaient par écrit contre les irrégularités et le désordre dans l'exploitation des chemins de fer, et ils exigeaient de la Société de ne pas négliger les conventions et les lois, mais de s'y conformer strictement. Malheureusement, la plupart de ces protestations et demandes restaient sans résultat, car la Société les négligeait, s'y dérobaient sous tous les prétextes et même se refusait tout simplement à les exécuter...» Par des faits concrets, l'exposé s'attachait à démontrer les opérations illégales de la Société, qui, non seulement conduisait l'exploitation à l'encontre des lois et des règlements mais encore dissimulait ses revenus.

Le Ministre insista sur le manque de sécurité provenant de l'organisation défectueuse des services et de la réduction du personnel. Il cita les déclarations des chefs de gares prouvant que le pétrole et l'huile nécessaires aux lanternes des agents et aux signaux étaient distribués si parcimonieusement que le personnel se trouvait parfois dans l'impossibilité de remplir ses fonctions. Un des plus graves reproches fait à la Société était l'abus commis dans la répartition des wagons. Ceux-ci étaient employés pour les besoins privés de certains dirigeants, qui, sous l'étiquette de matériaux officiels, faisaient transporter bois et briques nécessaires à la construction de leurs maisons. D'autre part, la Société dirigeait de nombreux wagons hors du pays, vers l'Autriche-Hongrie, alors qu'il en manquait pour les besoins du transport intérieur. Afin de ne pas payer un loyer pour les voitures étrangères, la Société les déchargeait à Belgrade et transbordait les marchandises dans le matériel roulant serbe. La loi exigeait que les particuliers obtiennent des wagons dans l'ordre de leurs demandes. La Société les donnait aux privilégiés. Un grand nombre de cas où des dommages-intérêts ne furent pas accordés aux victimes du désordre des services furent également relevés dans le rapport du Ministre.¹⁾

La Société était tenue de communiquer au Ministère des Travaux Publics tous les règlements et toutes les circulaires adressés au personnel en vue du bon fonctionnement du trafic. L'enquête prouva qu'elle dissimulait aux autorités serbes les ordres contraires à la Convention et aux lois en vigueur donnés à ses agents. Elle punissait même les mécaniciens qui arrêtaient leur train, la nuit, devant les signaux éteints, ou dans les gares où des arrêts n'étaient pas prévus. Elle voyait d'un mauvais oeil les fonctionnaires qui signalaient que des barrières de passages à niveau demeuraient

¹⁾ Un sac de café expédié par Yevrème Tzvetkovitch, commerçant à Paratchine, avait été perdu au mois de mai 1885. Sur la plainte de l'intéressé, le Ministère en demande le remboursement à la Société. Au mois de mai 1889 celui-ci n'était pas encore fait. D'autres manquements n'étaient pas moins caractéristiques.

fermées toute la nuit, et que, faute de gardes barrières, des paysans les démolissaient pour pouvoir faire traverser la voie à leurs attelages.

La conclusion du ministre était catégorique: la Société était devenue un Etat dans l'Etat; elle n'avait respecté ni les clauses de la Convention, ni les lois promulguées par la Skoupchtina; son économie exagérée était une menace contre la vie des citoyens, un véritable danger public; la comptabilité de l'exploitation était truquée en vue de gains illicites de la Société; l'étranger était favorisé aux dépens du commerce local.

Le rapport de M. Vélimirovitch, enregistré sous le numéro J. № 1773, en date du 20 mai (v. s.) 1889, demandait au Conseil des Ministres de prendre des mesures rapides et énergiques en vue de la reprise des chemins de fer par l'Etat serbe.

Le Conseil approuva en tous points ce rapport et tous les ministres y apposèrent leur signature.¹⁾

Le même jour, le 20 mai (1er juin) 1889, les Régents: Yovan Ristitch, Kosta Protitch et Yovan Bélimarkovitch²⁾, le ministre des Travaux Publics, Péra Vélimirovitch et le ministre des Finances, Michel V. Vouillitch signèrent le fameux oukaze (décret), publié aussitôt dans le journal officiel, d'après lequel toutes les lignes des chemins de fer serbes se trouvant comprises dans l'exploitation de la Société passaient immédiatement sous la direction de l'Etat; des négociations devaient être engagées avec la Société en vue du rachat de ces chemins de fer; toutes les archives de la Société, y compris les documents de la comptabilité, même les documents concernant les questions d'argent devaient être remis entre les mains des fonctionnaires de l'Etat; les comptes courants devaient être soldés; tout le personnel de la Société, les membres supérieurs de la Direction exceptés, restait en fonction; la Direction des chemins de fer du Ministère des Travaux Publics, conformément à l'article 3 de la loi du 17 décembre 1876 sur l'organisation du Ministère des Travaux Publics, assurait la direction et l'exploitation de tous les chemins de fer de l'Etat serbe.

Le 21 mai 1889, exactement à midi³⁾, le directeur des chemins de fer du Ministère des Travaux Publics, M. Dimitriyé Stoianovitch, accompagné des chefs de division du Ministère de l'Intérieur et du Ministère de la Justice, d'un fonctionnaire de la Préfecture de

¹⁾ Président du Conseil et Ministre des Affaires Etrangères: le général S. Grouillitch; Ministre de la Justice: Gl. Gerchitch (le plus éminent leader du parti radical, professeur à l'Université); Ministre de l'Economie Nationale: St. R. Popovitch; Ministre de l'Intérieur: K. S. Taouchanovitch (un des signataires les plus influents de la fameuse interpellation relative à la Convention ferroviaire à la Skoupchtina en 1882); Ministre de la Guerre: le colonel D. Djouritch; Ministre des Finances: Dr M. V. Vouillitch; Ministre de l'Instruction Publique et des Cultes: Sv. Milossavlyévitch; Ministre des Travaux Publics: P. Vélimirovitch.

²⁾ C'est la Régence qui exerçait le pouvoir royal pendant la minorité du roi Alexandre Obrénovitch.

³⁾ Le décret prévoyait l'heure H. pour dix heures. La presse prétend que l'arrivée de la commission eut lieu à midi.

Police et de plusieurs employés du Ministère des Travaux Publics, arriva dans les bureaux de la Direction de la Société française. Il présenta à M. Finnet, chef de l'exploitation, la commission formée en vue de réaliser les clauses du décret de la Régence qui donnait pouvoir au ministre des Travaux Publics et au ministre des Finances de reprendre, au nom du Gouvernement serbe, l'exploitation des chemins de fer serbes des mains de la Société française. Ensuite, on lui fit savoir que M. D. Stoïanovitch était nommé directeur des chemins de fer de l'Etat et que c'est à lui qu'il fallait remettre les fonctions de chef de l'exploitation.

La Commission serbe signa sur place un procès-verbal ainsi conçu: «Direction des chemins de fer. Belgrade, bâtiment dit Grand Hôtel, le 21 mai 1889. — Conformément à la décision de Monsieur le Ministre des Travaux Publics, G. N^o 1774, en date d'aujourd'hui, la commission indiquée se rendit à la Direction des Chemins de fer ayant sa résidence dans le Grand Hôtel et, après s'être fait annoncer au représentant de la Société ferroviaire, M. Finnet, lui fit savoir que: la tâche de la commission était de reprendre, conformément au décret de la Régence, publié dans le N^o 113 du *Journal officiel serbe*, et au nom de l'Etat, l'exploitation des chemins de fer serbes des mains de la Société française ainsi que le matériel roulant, l'inventaire des stations, les futures dépenses et le reste du matériel, selon les prescriptions des paragraphes 1, 2 et 4 du décret susmentionné. Aussi la commission a-t-elle l'honneur de prier M. Finnet, représentant général de la Société, d'exécuter sur le champ les paragraphes dénotés dans le décret, la transmission des chemins de fer dans les mains de l'Etat, selon l'ordre spécial, devant s'accomplir dès aujourd'hui.» Le directeur Stoïanovitch signa ce protocole au nom de toute la commission.

M. Finnet refusa de signer ce protocole de la reprise. Il insista pour y faire figurer une déclaration, qu'il dicta en français, ne sachant pas bien le serbe. On y lit:

«Monsieur G. Finnet, Représentant Général, déclare qu'il est fondé de pouvoir de la part de la Société française, mais il ne croit pas que sa procuration se porte sur ce cas exceptionnel, d'après quoi il déclare qu'il peut conférer avec la Commission seulement à condition de ne prendre dans ce concours aucune responsabilité personnelle et que, dans le communiqué des documents y relatifs à la Société, il se réserve le droit d'énoncer que le Conseil Supérieur est seul compétent de juger sa manière d'agir et que le Conseil peut l'approuver ou le désapprouver selon son avis.

Cependant M. Finnet suppose que son mandat lui donne droit de faire à la Commission la déclaration suivante:

Je n'ai même pas lu le décret sur la base duquel la Commission s'est présentée ici.

En manifestant ma surprise bien motivée contre la mesure que le Gouvernement a pris, je désire, avant toute discussion, protester énergiquement, en mon nom et au nom de la Société que je représente, contre cette décision, que je regarde comme une violation injustifiée.

Au moyen de cette déclaration, je fais toutes les réserves relatives aux conséquences de la dissolution des obligations fondées sur divers contrats conclus entre le Gouvernement et la Société, surtout d'après la Convention Générale du 22 janvier (3 février) 1881 et je réserve spécialement tous les droits de mes mandataires au point de vue des opérations financières dans lesquelles la Société s'est engagée, ainsi qu'au point de vue d'autres droits et obligations déterminés par la sus dite Convention.

Je déclare agir sous la pression de la force et, — m'appuyant sur la Convention à laquelle l'autorisation de la Chambre des Députés a donné la force de loi, — je proteste contre une mesure que j'estime être illégale.

Suivant le cas, je fais toutes les réserves se rapportant aux sommes qui me sont ou me seront dues ainsi qu'aux pertes et dommages-intérêts probables.

Après cette déclaration, M. Finnet, prétendant ne pouvoir, dans ces circonstances, interdire à la Commission d'entreprendre les mesures qu'elle trouvera indispensables pour s'acquitter de sa mission, en renouvelant la sus dite déclaration, se déclare prêt à venir en aide à la Commission.»

La commission serbe, se déclarant non compétente d'apprécier le côté juridique de sa déclaration, pria M. Finnet de procéder à la remise des fonctions sans tarder, et, premièrement, de déclarer au personnel de la Direction ainsi que de la ligne, qu'il a transmis au Gouvernement l'exploitation des chemins de fer.

M. Finnet convoqua tout le personnel de la Direction et, les larmes aux yeux, leur présenta le nouveau directeur Dimitriyé Stoianovitch et annonça que l'exploitation des chemins de fer passait dans les mains du Gouvernement serbe. Il exprimait le désir que le Gouvernement respecterait les conventions passées entre la Société et ses employés. On donna, ensuite, lecture du rapport des ministres des Travaux Publics et des Finances, du décret de la Régence donnant pouvoir aux deux ministres de reprendre l'exploitation des chemins de fer des mains de la Société française et de la remettre au Gouvernement, ainsi que la nomination de M. Stoianovitch au poste de direction des chemins de fer de l'Etat. Ce dernier prit alors la parole en s'adressant au personnel, l'exhorta à l'ordre, au travail et au calme. Il affirma que tous les employés seraient maintenus, par la nouvelle direction, aux mêmes conditions que la Société de l'exploitation française avait établies.

Le décret concernant la reprise de l'exploitation par le Gouvernement et la nomination du nouveau directeur furent transmis par télégramme à tous les chefs de gare et aux agents de la police des voies. En voici le texte complet:

«Circulaire No 164. — A toutes les gares sur la ligne principale Belgrade—Niche—Tzaribrod—Ristovatz et la ligne Vélka Plana—Smédérévo.

Selon la résolution souveraine datée d'hier, le Gouvernement a pris aujourd'hui, 21 mai, l'exploitation des chemins de fer dans ses mains. Ainsi dès aujourd'hui finit l'administration de la Direction de la Société d'Exploitation des Chemins de fer serbes.

On fait savoir ces renseignements aux chefs des stations, à tout le personnel des stations et à tous les agents des chemins de fer et on leur fait savoir qu'ils doivent rester à leur poste et exécuter leurs fonctions selon les instructions antérieures.

Les instructions et les ordres émaneront désormais de la Direction des chemins de fer du ministère des Travaux Publics, dont le représentant est le Directeur sous-signé.

On recommande aux chefs de gare de faire connaître la présente circulaire au personnel de leur station, ainsi qu'aux autres organes des chemins de fer se trouvant au service de leurs station et d'aviser la Direction par télégramme de l'exécution de cet ordre.»

C'est le «Directeur de la Direction des chemins de fer au ministère des Travaux Publics, Stoïanovitch», qui signa la circulaire.

A la demande de la commission, M. Finnet adressa de son côté au personnel de la ligne la circulaire suivante: «Vu que le Gouvernement a repris l'exploitation entre ses mains, par la présente, on fait savoir au personnel que, dès ce moment, il cesse d'être sous notre direction et qu'il ne doit plus obéir à nos ordres. Signé: G. Finnet.»

Depuis ce moment, la collaboration du Représentant général et de la Commission serbe semble s'exercer normalement en vue de la reprise de l'exploitation par l'Etat: la nouvelle circulaire est adressée au personnel par MM. Finnet et Stoïanovitch en commun. La voici:

«Comme suite à la dépêche No 164 d'aujourd'hui, signée par M. le Directeur Stoïanovitch, nous faisons savoir à toutes les stations qu'elles doivent achever tous les comptes des: voyageurs, bagages, grande et petite vitesses et du télégraphe, aujourd'hui à minuit juste entre le 20 et 21 mai courant.

Cette procédure doit s'accomplir de même à la fin de chaque mois. Comme il nous est indispensable de s'acquitter du restant pour le compte prochain, chaque caissier doit rédiger une liste y relative des documents et factures dont les marchandises n'ont pas été levées et l'envoyer avec les comptes.

Tout l'argent provenant des recettes jusqu'à minuit entre le 20 et 21 mai, ainsi que le fonds de paiement des ouvriers, doivent être expédiés à l'adresse: Régie de l'exploitation, par le train du lendemain. Les recettes après minuit doivent, comme d'habitude, s'expédier régulièrement par des trains correspondants.

Nous espérons que tous les employés accompliront exactement ces ordres importants.

G. Finnet, m.p.; Stoïanovitch, m.p.»

Dans un postscriptum du protocole, M. G. Finnet avertit la Commission que «dès aujourd'hui la Société est complètement libre de toute responsabilité surtout au point de vue de l'exploitation.»

Commencée à midi, la séance de la Commission, à laquelle M. Finnet finit par siéger, se termina à treize heures, et une autre a été prévue pour ce même jour à seize heures. Le procès verbal, tenant lieu de protocole, fut signé par M. Finnet et les membres de la Commission: D. Stoïanovitch, Yovan Stevtchitch, S. Milenkovitch, Y. Yoximovitch et Voukovitch.

A 4 heures de l'après midi, la Commission renouvela sa séance et G. Finnet lui fit la déclaration suivante:

«Conformément au paragraphe 3 du Décret Royal, la Société remettra au Gouvernement la liste des contrats concernant les travaux et les livraisons

existant au moment où le Ministère reprend de la Société toutes les obligations provenant de ces contrats.

En vertu du même paragraphe, le Gouvernement prendra au prix de revient le matériel de toutes espèces servant à l'exploitation ainsi que le matériel de réserve de toutes espèces.

Durant un mois la Société sera à la disposition du Gouvernement pour tous les renseignements nécessaires, après ce délai, les renseignements que le Gouvernement demandera seront recherchés dans les livres de l'exploitation.»

Ainsi s'accomplit un acte de la plus haute importance pour la vie économique de la petite Serbie. Elle devint maîtresse de son réseau ferroviaire. Mais la reprise des chemins de fer par l'Etat avait aussi une autre signification; elle représentait une émancipation quasi décisive de l'emprise sous laquelle l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne tenaient la petite puissance balkanique depuis le Congrès de Berlin. La Société dite française avait un conseil de direction qui était composé de banquiers appartenant au courant austrophile ou des financiers pour lesquels les amitiés et les alliances des pays démocratiques et proches les uns des autres d'après l'idéologie sociale et humanitaire étaient au deuxième plan. Vienne et Budapest dominaient son activité. Quelquefois inconsciemment, elle faisait le jeu de la poussée germanique vers l'Est.¹⁾ Le petit Etat était à la merci de l'influence des Empires centraux qui s'exerçait dans la Compagnie de la construction et de l'exploitation. Aux heures dramatiques, lorsque, après l'abdication du Roi Milan, le courant francophile et russophile l'emportant dans le pays, la Serbie se déroba à la tutelle de sa voisine impérialiste et devenait le Piémont des Yougoslaves, une simple circulaire de M. Finnet, directeur de la Compagnie étrangère, faisait passer le pont de la Save à la presque totalité du matériel roulant serbe, et le pays restait exposé à l'occupation militaire austro-hongroise, privé d'un moyen des plus puissants de défense nationale. Si l'on souligne le fait que parmi les agents des chemins de fer il n'y avait qu'une vingtaine de Français et autant d'autres nationalités et que les sujets austro-hongrois occupaient presque mille postes, on se rendra compte de l'anxiété avec laquelle le Gouvernement serbe envisageait une conflagration internationale, notamment après les menaces que l'Autriche-Hongrie proférait ouvertement contre la Serbie en 1888, au moment où le redressement s'y effectua au profit de la Russie et de la France.

Juridiquement, le Gouvernement serbe, devant un cas de force majeure et surtout devant les infractions que la Société de la construction et de l'exploitation avait faites à la Convention, pouvait défendre son point de vue. Le «coup d'Etat» qu'il fit dans la question de l'exploitation des chemins de fer comportait la déclaration de la Régence et du Gouvernement serbe que la liquidation du problème allait se faire loyalement, honnêtement, selon les clauses

¹⁾ «C'est par l'Autriche-Hongrie que l'Allemagne depuis un demi-siècle se maintenait dans l'Europe centrale», écrit M. Eisenmann en 1921, dans sa *Hongrie Contemporaine* (p. 27).

et l'esprit du Contrat. Dès le premier moment la Serbie décida non pas un rapt, mais une reprise où les intérêts des constructeurs et des exploiters d'alors entraient en première ligne de compte. M. Finnet lui-même, malgré ses réserves, donnait, au fond, raison à l'Etat serbe. Son premier mouvement de protestation fait, le représentant général entre dans la voie des négociations en vue de la transmission des droits et des devoirs.

C'est du point de vue international que la question allait se compliquer. Le rachat des chemins de fer était décidé par un gouvernement national dont le programme essentiel était l'émancipation de l'ingérence étrangère, et au moment où la consolidation intérieure de l'Etat, déchiré par les passions politiques, était en train de s'effectuer laborieusement, avec des soubresauts. Ni l'indépendance du peuple serbe, ni la paix intérieure du pays n'étaient vues d'un bon oeil par les Austro-allemands et les Hongrois. Berlin, Vienne et Budapest se concertèrent très vite pour exploiter la décision du Gouvernement de Belgrade contre la Serbie. Leurs agences de presse, aidées par celle de Rome, alarmèrent immédiatement l'opinion européenne. La tactique qui, depuis des années, avait fait ses preuves, réussit, cette fois encore, comme elle réussira à l'avenir aussi, jusqu'à la Grande Guerre. Elle consistait invariablement dans la manière de grossir tout incident soulevé en Serbie, de donner des commentaires malveillants de simples faits de sa politique intérieure, de répandre de fausses nouvelles sur sa situation économique et financière et de dénigrer la démocratie naissante¹⁾ et l'effort intellectuel du peuple serbe.

L'opinion publique occidentale se laissait servir la prose des agences viennoises sans la contrôler. La presse française n'était pas à cette époque en rapport direct avec les Balkans; elle allait s'abreuver à la source des intermédiaires germaniques. Ouvrez n'importe quel journal parisien des années 70 et 80 du siècle dernier, vous y trouverez maintes nouvelles des Balkans, mais la plupart ont été tirées de la presse allemande ou des télégrammes des agences Wolf et Stefani. Aujourd'hui l'Agence Havas a ses correspondants dans l'Europe de l'Est et du Sud-est. Mais vers 1880—1890, elle se fiait à Berlin et à Vienne. Aussi a-t-elle souvent répandu et fait publier des nouvelles inexactes et tendancieuses. Un publiciste français, qui ne s'est point gêné pour appeler les choses par leur nom, M. Gustave Rouanet, nous a laissé une description saisissante du système autrichien employé pour compromettre la Serbie et dont l'Agence Havas de l'époque aurait été l'instrument inconscient.

«Chaque pays, écrivait M. Rouanet dans la *Revue socialiste*, en 1889, chaque pays étranger possède chez lui une agence d'information dont les nouvelles sont sévèrement contrôlées par les gouvernements respectifs. Mais l'agence la plus utile aux étrangers est

¹⁾ «Chez les Tchécoslovaques comme chez les Yougoslaves, la tradition démocratique est si ancienne, si enracinée au coeur du peuple, qu'elle est l'un des éléments de l'âme nationale» (L. Eisenmann, la *Hongrie Contemporaine*, p. 51).

sans contredit l'Agence Havas. Elle passe pour recevoir les inspirations du Gouvernement français, qui, en réalité, est plutôt renseigné par elle, qu'elle par lui. Syndiquée avec les agences Reuter, Wolf et Stefani, cette officine transmet à nos journaux, sous l'oeil complaisant du Gouvernement français qui n'y voit goutte, les télégrammes de ces agences dûment expurgés et corrigés, avant d'être transmis de Berlin, de Vienne ou de Rome. De sorte que, si l'un des gouvernements de la Triple Alliance veut déclinier la responsabilité d'une nouvelle à sensation destinée à nous porter préjudice, il peut la faire lancer par l'Agence Havas. — Lorsque l'Autriche ou l'Allemagne méditent quelque chose dans les Balkans, leur premier soin est d'appeler l'attention de l'Europe sur l'effervescence qui règne dans ces pays. Des dépêches de Belgrade, de Sofia ou de Novi-Bazar nous apprennent tout d'un coup qu'on égorge, à couteau que veux-tu, dans ces régions, trop loin pour qu'on y puisse aller voir. Toujours le petit incident qui a été le point de départ des dépêches alarmantes, a été provoqué par l'une de ces puissances, dont les agents provocateurs sont répandus dans ces parages; et toujours le même procédé atteint le résultat espéré: préparer l'opinion publique à une intervention nécessaire pour rétablir l'ordre profondément troublé. La presse anglaise aussitôt, par esprit d'hostilité envers la Russie, la presse française ensuite, renseignée par l'Agence Havas, font assaut de nouvelles tragiques avec la presse austro-allemande.» M. Rouanet cite le cas des dépêches qu'en 1889, sur la foi des agences étrangères, Havas avait transmises, toutes plus pessimistes les unes que les autres, sur les troubles de Belgrade. «A en croire les télégrammes, on s'égorgeait dans les rues de la capitale de la Serbie». Au fond, Vienne préparait sa pression sur le nouveau gouvernement serbe, qui, après l'abdication du Roi Milan, germanophile, changeait d'orientation dans sa politique extérieure, et les agences austro-allemandes cherchaient à justifier par avance la démarche autrichienne. Que se passait-il à Belgrade? M. Rouanet répond: «Le Roi parti et les ministres radicaux installés, le calme et la tranquillité la plus profonde régnèrent dans le pays. Le parti politique austro-allemand, qui avait gouverné pendant dix ans, semblait s'être évanoui... Cet état de chose était singulièrement préjudiciable à la politique allemande. M. Garachanine résolut de le troubler un peu. A cet effet, il convoqua une grande réunion de progressistes à Belgrade. Et comme les progressistes — ainsi s'intitule le parti de l'étranger là-bas — sont difficiles à réunir, la Compagnie française des chemins de fer organisa des trains spéciaux pour transporter, de tous les points du pays dans la capitale, les partisans de la politique austro-allemande. Quant aux autres frais de voyage, M. Grachanine y pourvut avec des florins autrichiens. On put réunir ainsi 2.000 progressistes à Belgrade. Ils s'assemblèrent au Casino, où l'ex-ministre du Roi Milan prononça un violent réquisitoire contre le parti radical. Pour mieux provoquer les patriotes serbes, la réunion était publique. Les patriotes présents protestèrent contre Garachanine. Une bagarre s'ensuivit. L'ex-ministre affolé tira un coup de pistolet qui tua un jeune étudiant. On devine l'émotion des patriotes. Le

bruit se répandit dans Belgrade, comme une trainée de poudre, que les progressistes assassinaient les radicaux, que M. Garachanine leur avait tendu un guet-apens. Les patriotes se ruèrent sur les progressistes et les houspillèrent. M. Garachanine courut de sérieux dangers, et il fut soustrait à une mort certaine par M. Taouchanovitch, ministre de l'Intérieur, qui le couvrit de son corps, et l'emmena dans sa propre voiture — générosité d'autant plus à l'éloge du ministre radical serbe qu'il avait été lui-même condamné à mort sur les poursuites de Garachanine, en 1883, et gracié malgré ce dernier par le roi Milan».

«Ce qui semblerait prouver que M. Garachanine n'agissait pas à la légère et qu'il s'attendait aux troubles que ses intempérences de langage devaient provoquer, ajoute M. Rouanet, c'est qu'on a appris depuis qu'au préalable, il avait eu soin d'envoyer toute sa famille à Semlin (Autriche-Hongrie). Quoiqu'il en soit, les progressistes en furent quittes pour quelques horions et, en somme, les éprouvés furent les patriotes, puisqu'un étudiant fut tué par M. Garachanine. Cela n'empêcha pas la presse française de recevoir de l'Agence Havas des récits poignants sur les violences sauvages dont les progressistes étaient l'objet de la part de la populace de Belgrade.» Finalement, explique M. Rouanet, «l'opinion ainsi préparée, on apprit que le représentant de l'Autriche en Serbie avait menacé le gouvernement d'une intervention autrichienne...»

La même manoeuvre se produisit au lendemain de la reprise des chemins de fer serbes par l'État serbe. La presse austro-allemande qualifiait la décision du gouvernement de Belgrade de racheter la ligne Belgrade—Niche—Pirote—Vranyé comme un vol, comme une «spoliation». C'est sous ce titre que l'Agence Havas et les journaux parisiens reprirent la nouvelle. L'opinion européenne était alarmée et déroutée.

En même temps que la dépêche Havas, on fit passer une note dans les journaux où le sort des malheureux employés français de la Société de la Construction et de l'exploitation fut peint en noir. La grande presse française, pendant tout le mois de juin 1889, se déchaîna contre la Serbie et contre le gouvernement de Belgrade. Le *Petit Journal* donnait dans le piège tendu par les agences viennoises et brossait un tableau effrayant de la Serbie: «L'anarchie est tellement à la mode en Serbie qu'on n'y prend plus aucune précaution pour sauvegarder même les apparences de l'équité». Le *Matin* enchérissait: «Dans la vie privée, quand un individu s'approprie le bien d'autrui, on le considère comme un voleur... Quel euphémisme trouvera-t-on dans le langage diplomatique, pour qualifier l'acte de spoliation que vient de commettre le gouvernement serbe?». La *République française*, organe officieux, n'était pas plus renseigné que les autres journaux et cependant emboîtait le pas: «On ne comprend pas ici quel est le but de cet acte arbitraire du gouvernement serbe. La Compagnie française exécutait ponctuellement les conditions de son cahier des charges; elle était soumise à un contrôle étroit du gouvernement, qui s'était réservé le droit de fixer les tarifs. La Compagnie se contentait de revenus relativement mo-

destes. Il aurait été difficile, en un mot, de trouver des conditions plus avantageuses; une partie des employés était française.»

Par un paradoxe curieux, une intrigue grossière mais adroitement menée par les ennemis de la France eut une bonne prise sur une partie de la presse parisienne, nous voulons dire que celle-ci représentait le rachat des chemins de fer comme une oeuvre de l'Allemagne bismarckienne dirigée contre le prestige français à l'étranger. Depuis le désastre de 1870—71, la France se méfiait à juste raison des Allemands. Le Congrès de Berlin, où Bismarck avait trôné souverainement, n'était pas pour diminuer cette méfiance. Au contraire. C'est pourquoi il suffisait d'insinuer qu'une affaire provenait des manoeuvres austro-allemandes pour s'acharner contre elle. Ainsi, cependant que les radicaux serbes avec une intrépidité remarquable secouaient le joug économique auquel l'Autriche-Hongrie soumettait la Serbie et les Balkans, la presse française les qualifiait d'agents de Bismarck! Dans *Le Gaulois*, M. L. Desmoulin, se méprenant à leur égard, écrivait des lignes injustes: «Les envieux de notre beau renom au loin se réjouissent chaque fois qu'un coup nouveau est porté à notre influence, dont il ne restera bientôt plus rien. Il semble aux Allemands, Autrichiens et autres, réunis à Belgrade ou ailleurs, que leur part sera d'autant plus grande que l'influence française sera plus faible.» Le *Matin* appuyait la même thèse: «L'opinion s'accrédite de plus en plus qu'on se trouve en présence de menées allemandes dirigées contre l'influence en Orient; on prétend même que cette affaire est le commencement d'un grand plan politique dont la Serbie est actuellement l'instrument inconscient.» C'est la Cocarde qui se mettait le doigt dans l'oeil, pour parler familièrement, et qui ne comprenait rien au geste libérateur du gouvernement belgradois: «Peu à peu, s'écriait l'auteur de son article de tête, nous avons perdu du terrain. Sans entreprendre de nouvelle guerre, M. de Bismarck est ainsi parvenu à nous porter de rudes coups. Il a manoeuvré de façon à nous représenter non seulement en Europe, mais en Orient, comme une puissance faible, en dehors de laquelle pourraient désormais se régler toutes les questions. Tel a été, depuis le traité de Francfort, tel est aujourd'hui encore l'unique but de la politique allemande.» Et, ô ironie, le journal accusait avec véhémence celui qui, parmi tous les dirigeants serbes, eût voulu laisser les choses dans l'état primitif, c'est à dire permettre l'enlèvement de la Serbie dans les eaux germaniques: «M. Ristitch est convaincu qu'il n'a rien à craindre et qu'on lui saura gré à Berlin de ce qu'il a fait.»

Cette incompréhension était pénible aux hommes d'Etat serbe. Mais il y avait dans l'attitude de la presse française un autre point, bien plus dangereux: elle suivait les journaux de Berlin et de Vienne et la diplomatie de la Triple Alliance dans leur demande d'une intervention internationale à Belgrade. La *Correspondance de l'Est*, organe officiel du Ballplatz, se réjouissait de la note que M. Kalinoky avait envoyée à Belgrade pour protester contre les manifestations anti-austro-hongroises. Cela devait influencer les journaux de Paris dans le sens contraire; pour ne pas faire le jeu de la diplomatie

germanique, ils devaient conseiller au gouvernement de Paris d'observer une grande prudence. Cependant, soit pour vider les querelles intérieures, soit parce que les intérêts d'une Société financière devaient passer avant l'intérêt général de la France, plus d'un journal français réclamait une intervention diplomatique énergique en Serbie. Le *Gaulois* s'emportait ainsi: «Et maintenant, que va faire M. Spuller? Souffrira-t-il plus longtemps que les avanies subies par les Français dans les Balkans, et principalement en Serbie, aillent en s'aggravant. Autant dire à tous nos compatriotes, dès qu'ils passent la frontière, qu'ils n'ont plus à compter sur la protection de la mère-patrie. Ce serait avouer que la République, violente à l'intérieur, est sans forces à l'extérieur; qu'elle ne possède même plus ce prestige diplomatique qu'exerce tout représentant d'une puissance quelconque à l'étranger.» Même *Le Siècle*, organe de M. Thévenet, ministre de la Justice, jetait un discrédit sur le petit Etat qui tendait vers son affranchissement et faisait allusion à la nécessité des démarches européennes.¹⁾

Une partie de la presse parisienne garda quand même un peu plus de sang-froid et laissait entendre d'autres sons de cloche! C'est *Le Temps* qui se trouvait à la tête de cette opinion publique pondérée. Il préconisait, à la fin du compte, une liquidation équitable, l'indemnisation des dommages-intérêts: «Le gouvernement serbe n'a pas suspendu l'exécution de la mesure qu'il avait décrétée contre la Compagnie des chemins de fer. A peine cette formalité était-elle accomplie, qu'avec une hâte sans précédent, lorsqu'il s'agit d'aussi graves intérêts, signification était faite au représentant de l'exploitation, et la reprise s'opérait à midi sonnant, malgré les protestations de ce dernier. La chose est faite: *il reste maintenant à fixer les responsabilités et à indemniser, s'il y lieu, les intérêts lésés.*» Le grand journal réduisait, au fond, le problème à ses justes proportions; il insistait surtout sur le traitement correct dont devait faire objet les employés français: «Le gouvernement serbe ne s' imagine apparemment pas qu'il soit au-dessus du droit commun en cette matière et que le divorce avec la compagnie d'exploitation puisse être soustrait à l'appréciation des tribunaux compétents comme l'a été celui de l'ex-roi avec la reine Nathalie. Si la régie directe croyait pouvoir traiter les contrats des employés comme l'Etat serbe a fait de l'acte de concession de la compagnie, il faut que le gouvernement sache bien qu'il ne compromettrait pas seulement l'exploitation de ses lignes, mais qu'il serait exposé à une série de revendications.»

La presse socialiste en France était favorable aux ministres serbes. D'abord, il s'agissait d'attaquer le capitalisme. Ensuite, la démocratie radicale de la Serbie, issue d'un mouvement purement

¹⁾ «Le gouvernement de Belgrade, après avoir fait appel aux capitaux européens pour doter la Serbie d'un outillage dont les populations de ce pays étaient hors d'état de faire les frais, s'est imaginé en ces derniers temps de reprendre une à une les concessions qu'il avait faites et d'exploiter lui-même les monopoles qu'il avait confiés à des administrations internationales.» (Article de fond). *La Cocarde*, déjà citée plus haut, écrivait aussi: «La diplomatie française interviendra sans doute.» (Article de fond).

socialiste¹⁾ se réclamait non seulement du socialisme des émigrés russes qui peuplaient la Suisse vers les années 60 et 70, mais aussi du socialisme français. Pendant leurs études à Paris, Genève et Zurich, ainsi que pendant leur exil politique, les radicaux serbes étaient entrés en relations souvent bien amicales avec les doctrinaires socialistes.²⁾ Rien d'étonnant que ce fut dans les milieux de la *Revue socialiste* de Paris qu'ils trouvassent en 1889 leur meilleur défenseur. Nous avons nommé Gustave Rouanet, qui écrivit une véritable étude: «La vérité sur les chemins de fer serbes». Il comprit aussi bien l'oeuvre nationale à laquelle s'étaient attachés les radicaux serbes que leurs tendances sociales. Ce socialiste fit preuve d'une haute compréhension des intérêts purement nationaux que la France avait à soutenir dans les Balkans avant de protéger les combinaisons des financiers internationalistes. Il démasquait le jeu compliqué des Austro-allemands. Son étude mérite d'être citée abondamment.³⁾

M. Rouanet plaçait l'affaire dans son vrai cadre, dans la vie même du peuple serbe et dans l'évolution naturelle, logique, irrésistible de l'Etat serbe, qui, tout à fait embryonnaire en 1804, se forma d'abord en principauté vassale des Ottomans et, peu à peu, s'agrandit, obtint son indépendance en 1878, devint un royaume en 1882 et s'organisa en 1888 pour de futurs efforts politiques et économiques. En historien, M. Rouanet suit cette évolution du point de vue inférieur aussi bien que comme effet de la constellation européenne. On aime relire ces pages d'une inspiration lamartinienne:

«De tous les peuples sud-slaves, la Serbie est assurément celui qui inspire le plus de sympathie, pour peu qu'on se rappelle le rôle important joué par ce petit pays dans les luttes soutenues à la frontière occidentale pour repousser le flot de l'invasion musulmane.

Jusqu'à la fin du XIV^e siècle, en effet, la Serbie fut le rempart de la civilisation européenne. La défaite de Kossovo, en 1389, où presque toute la jeunesse Serbe périt, marque la fin de la grande époque dont les empereurs Stéphan Douchan et Lazare sont restés les héros populaires. La nationalité serbe sombra dans cette défaite. Mais sa fin fut celle d'un grand peuple: en tombant elle arrêta l'élan formidable des Turcs. De 1389 à 1804, pendant près de cinq siècles, cette nation généreuse disparut, ensevelie, noyée, pour ainsi dire, sous la domination turque. En 1804, sous la conduite du pâtre Kara-Georges, elle ressuscite, toute pleine de souvenirs

¹⁾ Le vrai fondateur du parti radical serbe était Světozar Markovitch, marxiste, qui créa dans la Choumadia, coeur et cerveau du peuple serbe, un mouvement socialisant, dont l'évolution vers les principes moins extrêmes («petite propriété» au lieu de «l'abolition de la propriété privée») amena les intellectuels et les masses serbes vers le radicalisme.

²⁾ Voir les ouvrages du regretté Yovan Skerlitch: *La jeunesse serbe et sa littérature* (1848—1871), Belgrade, 1906; *Světozar Markovitch*, Belgrade, 1910, en yougoslave. Un fragment du premier ouvrage «La jeunesse serbe et la démocratie occidentale» a été traduit dans la *Revue yougoslave*, Paris, 1919, pp. 336—352. Une notice sur l'auteur, dont l'influence littéraire et politique a été grande et qui a été l'élève de M. Georges Renard, accompagne cette traduction, pp. 376—382.

³⁾ Elle a été tirée à part, mais les extraits sont introuvables non seulement en librairie, mais aussi chez les marchands de vieux livres. (Voir notre Bibliographie).

de Kossovo et de la période héroïque, comme si l'intervalle de 420 ans eût été d'un jour; et de 1804 à 1842, elle livra à la Turquie une série de combats épiques, d'où elle sortit enfin victorieuse et libre. De 1804 à 1813, Napoléon Ier, malgré sa répugnance habituelle à porter atteinte aux droits politiques acquis, lorsque ces droits ne venaient pas se heurter immédiatement à ses projets personnels, encouragea les héros de l'indépendance serbe. Il écrivit même une lettre à Kara-Georges, dans laquelle il l'appelait «mon frère» et lui envoya un sabre d'honneur. C'est d'alors que datent les liens de sympathie qui unissent la nation serbe à la France, autant qu'à la Russie. Notre politique révolutionnaire des nationalités a d'autant plus contribué au développement de l'influence française en Serbie, que cette influence a été absolument désintéressée.

En s'affranchissant du joug des Tucs au commencement de ce siècle, la Serbie prit la tête du mouvement nationaliste slave. Après les guerres de l'indépendance, une génération enthousiaste de penseurs et d'écrivains grandit, qui, à force de travail, ne tarda pas à produire une véritable efflorescence intellectuelle arrivée à son apogée pendant les premières années du règne de Milan (1875—1883).

Nul doute que si, alors, la Serbie avait eu à sa tête un gouvernement capable de réunir en un puissant faisceau les forces intellectuelles et morales considérables qui s'agitaient dans son sein, la nation serbe ne fût devenue le Piémont slave des Balkans, auquel tous les autres peuples se seraient agrégés successivement. Malheureusement la Serbie avait à sa tête un jeune prince dénué de toute valeur morale. Intelligent mais sceptique, viveur acharné ne recherchant dans l'exercice du pouvoir que les jouissances matérielles qu'il peut procurer, le prince Milan — on a déjà compris que c'est de lui qu'il s'agit — n'embellissant du rôle de Victor-Emmanuel que les plaisirs et les aventures faciles qui égayèrent de ses soucis politiques la vie du roi galant homme. Le prince Milan ne vit dans la Serbie qu'un royaume à exploiter, et, comme, pour le mettre en coupe réglée, il avait besoin d'une exploitation savamment organisée, il vendit sa patrie à l'Autriche et à l'Allemagne, qui se chargèrent de l'administrer, de compte à demi avec lui et ses créatures...

Ainsi que je l'ai dit, en 1875—1883, il y eût en Serbie une véritable efflorescence intellectuelle qui coïncide avec un mouvement très prononcé du nationalisme panslave et une agitation socialiste considérable. La jeunesse serbe, de retour des écoles de Paris et de Zurich, apportait dans les cercles des jeunes gens des idées nouvelles de progrès, qui ne tardaient pas à se fondre là-bas dans un ensemble de revendications à la fois sociales et nationales...

En 1883, le peuple serbe ayant élu une Skouptchina dans laquelle les radicaux socialistes étaient en majorité, Milan prononça sa dissolution et emprisonna tous les représentants sur lesquels il put mettre la main. Les députés restés libres prirent les armes et furent vaincus à Zaiétchar. Après leur défaite, Milan fusilla et exila ceux de ses ennemis faits prisonniers, et l'ordre régna en Serbie. Les financiers austro-allemands purent, à leur aise, rapiner la substance du peuple serbe, qu'ils se partageaient ensuite avec le roi Milan et ses partisans.

Cependant, pour être comprimé, le sentiment national ne s'éteignait pas. Il persista, indomptable¹⁾, anathématisant Garachanine, l'exécuteur des basses

¹⁾ Un simple fait fera comprendre combien le gouvernement du roi Milan avait peu de racines en Serbie. Tandis que les journaux progressistes, subventionnés par les capitalistes français, ainsi que tous les autres journaux

œuvres austro-allemandes¹⁾), jusqu'à ce qu'enfin, en 1888, une majorité formidabile de radicaux fut nommée à la Skouptchina. En vain, Milan et Garachanine prétendirent qu'il y avait mal donné, firent réélire une seconde assemblée; la nouvelle Skouptchina fut encore plus radicalement anti-autrichienne que la précédente, et Milan, redoutant une explosion, dût céder. Les vaincus de Zaïetchar rentrèrent, furent appelés au ministère, leurs amis investis des plus hautes fonctions. Milan, en même temps, prévoyant que toute résistance au courant anti-autrichien le mettrait en danger, et ne pouvant gouverner avec des ministres qu'il avait condamnés à mort, donna sa démission, il abdiqua.

Les hommes d'Etat qui sont aujourd'hui à la tête du pouvoir en Serbie ont donc derrière eux une carrière politique et patriotique glorieuse, qui devait les mettre à l'abri des suspicions de la presse républicaine française... Ce sont donc bien les ministres radicaux, les représentants légitimes du nationalisme slave, des hommes qui ont lutté et souffert pour arracher leur pays à la domination autrichienne, ce sont ces hommes, dis-je, qui ont assumé la responsabilité de la mesure qui a frappé la Compagnie des chemins de fer serbes.»

Après avoir souligné le fait que les discordes dans les Balkans étaient provoquées par les compétitions jalouses des grandes puissances et que la poussée yougoslave inquiétait l'Autriche-Hongrie qui opprimait une grande partie des populations slaves²⁾ M. Rouanet, dans quelques pages vraiment lumineuses fit le procès de toutes les menées austro-allemandes faites en vue de subjuguer économiquement, et ensuite politiquement, toute la Péninsule Balkanique. Il reprenait la question à ses origines:

«Le raccordement des chemins de fer autrichiens avec la ligne de Salonique à Constantinople présentait pour l'Autriche-Hongrie un intérêt stratégique de premier ordre. L'intérêt commercial n'était pas moindre. Au cours des négociations engagées entre M. Bontoux et le gouvernement serbe (en 1882), un groupe de capitalistes anglais s'était présenté; mais leurs offres ne cadraient pas avec les projets commerciaux de l'Autriche. Ceux-ci, en effet, proposaient de commencer les constructions par Salonique, la ligne de Niche à Belgrade devant être construite la dernière. Si ce plan d'exécution eût été adopté, la première voie ferrée commerciale s'ouvrait en Serbie par l'archipel et les

austro-allemands de la presqu'île des Balkans, tiraient à peine à 800, les journaux radicaux ou socialistes tiraient à 6.000 exemplaires. Jusque dans la plus humble bourgade, le journal *Odjek* (lire: *Odiek*, *L'Echo*) avait des abonnés. Les paysans, en passant devant le sous-préfet, déplaient gravement leur journal radical, qu'ils lisaient... à l'envers.

¹⁾ M. Rouanet, avocat passionné d'une cause, accable, à notre avis, par trop, cet homme d'Etat serbe. En tout cas sa distinction et sa probité ne doivent pas être confondues avec son opportunisme et avec la manière violente dont son parti se cramponnait à un ordre de choses certes périmé, mais établi au prix de durs et longs efforts de nombreuses générations.

²⁾ «Entourée de Slaves à l'extérieur, débordée à l'intérieur même, à la fois ethniquement par les Slaves et politiquement par l'influence allemande, la nation hongroise est placée dans la nécessité en apparence contradictoire: de combattre énergiquement le germanisme à l'intérieur autant que le slavisme, et de s'appuyer néanmoins sur l'Allemagne à l'extérieur, pour faire échec à l'influence russe dans les Balkans, parmi les nouveaux peuples slaves arrachés à la conquête turque, dont l'agitation exerce toujours une action immédiate sur l'état des provinces slaves de la Hongrie.»

marchandises pouvaient pénétrer dans l'intérieur par Salonique, sans recourir aux lignes austro-allemandes.

Le projet anglais était conforme aux intérêts de la France et de la Russie: il ajournait la pénétration des produits allemands en Serbie jusqu'à l'ouverture de la ligne de Belgrade et permettait, pendant ce temps, aux commerçants anglais et français de s'y implanter. M. Bontoux le reconnaît lui-même: «Cet argent (anglais), disait-il, ne voulait pas, comme les Russes, empêcher le chemin de fer, oh non! mais il voulait le faire à rebours, en commençant par la fin. Il fallait que les cotonnades et la quincaillerie anglaises pussent arriver en Serbie, venant de Salonique par voie ferrée, avant que les produits autrichiens et allemands puissent y arriver en venant du Nord; il fallait commencer la construction à Vrania et non pas à Belgrade.¹⁾ — Certainement! car la voie ferrée de Salonique n'eût pas seulement ouvert la Serbie aux marchandises anglaises, mais encore aux marchandises françaises partant de Marseille.²⁾

La Compagnie de construction actuelle, entrant entièrement dans les vues commerciales austro-allemandes, commença le raccordement du côté de l'Autriche et le 24 septembre 1884 la ligne de Belgrade à Niche longue de 244 kilomètres, était livrée à l'exploitation, c'est-à-dire aux produits austro-allemands. Tandis que deux ans avaient suffi pour cette construction la plus importante, celle qui faisait pénétrer l'Autriche au cœur même de la Serbie, la Compagnie pseudo-française mettait quatre années à construire la section de raccordement sur Salonique, longue de 90 kilomètres, et qui ne fut ouverte que le 1er mai 1888. Cette lenteur calculée est significative et donne la mesure du patriotisme des administrateurs de la Compagnie.»

M. Rouanet ajoutait encore que, depuis le commencement de la construction des chemins de fer serbes, la Société employait des produits de l'industrie autrichienne et surtout allemande. Ce sont celles-là qui bénéficiaient de toutes les commandes «payées en partie par l'or français.»

La conclusion du plaidoyer de M. Rouanet retournait toutes les accusations contre la Société de l'exploitation: «Les capitalistes français associés à la «Laender Bank» de Vienne, qui ont entrepris la construction des chemins de fer serbes et leur exploitation, ont été les agents dévoués de la prépondérance politique et économique

¹⁾ Bontoux, *L'Union Générale*, p. 68.

²⁾ M. Rouanet soulève là une question extrêmement intéressante, que nous avons touchée auparavant et que nous traiterons plus tard avec plus de détails. Remarquons ici que le destin entier de la Serbie eût changé si l'«occidentalisme» y était entré, venant de Salonique, par Vranjé, c'est à dire par la Serbie du Sud. Belgrade est devenu la capitale de la Serbie parce qu'il était «plus près de l'Europe». Mais avant lui c'est Kragouïevatz qui jouissait de cet honneur. Pendant un certain temps, c'est à Niche que se trouvait le centre administratif du petit Royaume. Si un réseau ferré, venant de Salonique, aboutissait à Niche et avait des branchements vers Zaiétchar à l'Est et vers Krouchévatz à l'Oest, la Serbie aurait eu au XIXe siècle sa fenêtre sur l'Europe par la Mer Egée, au lieu de l'avoir par la petite bourgade de Zémoun, et sa lutte pour l'indépendance politique et pour la délivrance et l'union de tous les Yougoslaves aurait été moins longue, moins douloureuse, moins crucifiante. La France et l'Angleterre lui eussent prêté plus tôt une aide libératrice, puisqu'elles n'ont jamais cherché dans les Balkans une hégémonie ou des colonies, mais un équilibre fondé sur la justice et le droit des peuples.

de l'Autriche et de l'Allemagne dans les Balkans, où ils ont favorisé le commerce de ces deux nations au détriment du commerce français.» Avec ardeur, l'auteur de cette étude remarquablement documentée, soutenait la défense du gouvernement serbe, convaincu qu'il bataillait pour l'indépendance d'un peuple naissant à la liberté et que le meilleur service à rendre à la France était de soutenir ceux qui, malgré les apparences certaines, étaient les véritables pionniers de sa bonne politique. A la lumière des événements qui se sont succédé depuis 1889, pendant ces quarante dernières années, les paroles de cet habile et courageux publiciste prennent une signification exceptionnelle: «J'ajoute que la France et la Russie devaient accueillir avec satisfaction une démonstration aussi énergique du gouvernement serbe contre la politique austro-allemande, et si les journaux de la Triple Alliance attaquaient la mesure des hommes d'Etat de Belgrade, la presse française avait le devoir de les défendre sans distinction de partis. A la presque unanimité, elle a fait le contraire, et ce, dans des circonstances politiques de nature à engendrer les résultats les plus fâcheux pour l'indépendance serbe, aussi bien que pour le maintien de notre influence, toute puissante aujourd'hui, à Belgrade».

Au milieu de toute cette agitation, le gouvernement français est resté maître de lui-même. Au Parlement, à une question posée par le député Dreyfus, M. Spuller avait déclaré qu'il agirait «avec prudence et fermeté». Il tenait à s'entourer de toutes les garanties et avoir des renseignements précis de son agent diplomatique à Belgrade. Attaqué, d'un côté, par les partisans du gouvernement serbe, qui, tel M. Rouanet, lui reprochaient de laisser l'Agence Havas nourrir la campagne de presse et de s'engager trop contre la Serbie¹⁾, et, de l'autre côté, par les journaux de bonne volonté mais ignorants ou égarés par les intéressés, qui soutenaient la Société²⁾, — le Cabinet de Paris ne se départit pas de son attitude réservée. En prodiguant des conseils de modération à la Société, il exerçait une pression plutôt amicale sur Belgrade.

Une détente se produisit même dans la presse.

Le gouvernement de Belgrade suivait fidèlement l'oukaze de la Régence du 1^{er} juin 1889, et fit des conditions très sérieuses de

¹⁾ «Il est certain, écrivait M. Rouanet dans la *Revue Socialiste*, en effet, qu'aussitôt informé de la déchéance de la Compagnie, il (le gouvernement) a demandé des explications au gouvernement de Belgrade. Il en a fait l'aveu à la tribune de la Chambre. Les diplomates des pays réellement atteints en même temps que la Compagnie, ont dû enregistrer cet aveu avec une satisfaction sans mélange. Il leur servira de point de départ pour une intervention ultérieure en Serbie; et lorsque le gouvernement français, revenu de son ahurissement, comprendra qu'il faut sauvegarder l'indépendance de ce pays, il sera trop tard: aux objections de la France, ils opposeront nos propres démarches. Que répondra M. Spuller à cet argument *ad hominem*?»

²⁾ L'organe des boulangistes, la *Presse*, se révoltait: «Le ministre des Affaires Etrangères, dans un langage obscur et embarrassé, est entré dans des détails oiseux, sans pouvoir trouver une phrase d'indignation contre le coup d'Etat accompli par M. Ristitch.»

rachat. L'indemnité pour le retrait de l'exploitation était envisagée par lui d'une manière largement équitable.¹⁾

Les pourparles, laborieux, se terminèrent au bout de trois mois et demi par un compromis.

M. Monchicourt, délégué général de la Société, abandonna certaines revendications exagérées. L'accord définitif fut conclu le 11/23 septembre 1889.

2. L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER SERBES PAR L'ETAT SERBE JUSQU'À 1903

En Serbie, la nouvelle annonçant que l'Etat serbe avait pris sous sa régie l'exploitation des chemins de fer provoqua une vraie joie. Le personnel serbe s'en réjouissait particulièrement. Les agents de nationalité étrangère se résignèrent vite à la nouvelle situation. La presse jubilait.

Le Ministère des Travaux publics prit sans tarder les mesures pour continuer et améliorer l'exploitation. Il fit l'inventaire des lignes et du matériel. Les lignes que l'Etat avait alors entre les mains étaient les suivantes: 1) la ligne du pont sur la Save jusqu'à la gare de Belgrade (longueur: 2 km. 100), la ligne Belgrade—Niche (243 km. 500), la ligne Niche—frontière bulgare (93 km. 400), la ligne Niche—Ristovatz—frontière turque (122 km. 200), la ligne Véliska Plana—Smédérévo (41 km. 900) et la ligne Lapovo—Kragouyévatz (29 km. 200), — en tout un réseau de 532 km. 300. Il y avait alors 51 stations. Comme matériel roulant, l'Etat était en possession de 27 locomotives (grandes et moyennes), de 127 wagons de voyageurs et de 702 wagons de marchandise. Notons encore que la Société française avait montré pour la dernière année d'exploitation 2.455.000 dinars comme recettes d'exploitation.

Le jour même où l'Etat retirait l'exploitation des lignes ferrées à la Société, le 21 mai 1889, M. Vélimirovitch, ministre des Travaux publics, soumit au Conseil de Cabinet un projet qui devait régler provisoirement les principes selon lesquels devait s'effectuer la régie d'Etat.

«Conformément au Décret des Régents du 20 mai, la Direction des chemins de fer du Ministère des Travaux Publics a repris l'exploitation de tous les chemins de fer serbes, lesquels furent jusqu'à ce jour exploités par la Société.

Conformément au même Décret, les frais d'exploitation doivent être couverts par des recettes obtenues par l'exploitation même des chemins de fer. Pour ces frais, l'Etat n'a pas eu et ne pouvait pas avoir un budget déterminé

¹⁾ C'est M. Milan Pirotchanatz, dont l'autorité fit jadis adopter le projet de loi ratifiant par la Skoupchtina la Concession de l'Union Générale, qui, démissionnaire, était devenu l'avocat des Français auxquels l'Etat Serbe reprenait les chemins de fer!

qui pourrait régulariser le nombre du personnel et leurs appointements, ainsi que les commandes du matériel nécessaire.

Cependant, la nature même d'une entreprise telle que l'exploitation régulière des chemins de fer exige impérativement un certain nombre de personnel, ainsi qu'une certaine quantité de matériaux de toutes sortes.

En prenant l'exploitation dans ses mains, le Gouvernement s'est engagé à suffire entièrement aux besoins d'une exploitation complète et continue. En même temps, l'Etat, en administrant cette exploitation, doit la diriger selon la situation et les nécessités réelles, provoquées par la nature même d'une pareille entreprise.

Il existe déjà une certaine organisation de l'exploitation des chemins de fer serbes et, provisoirement, l'administration de l'Etat doit continuer l'exploitation de la même manière que la Société française. Il faudrait s'en tenir à ce système jusqu'à ce que le corps législatif ait fixé le budget de l'exploitation et jusqu'à ce que la loi ait réglé l'organisation de la direction des chemins de fer au point de vue de son personnel et de sa sphère d'activité, ainsi que sa méthode de travail.

Pour cette raison, en vertu du Décret des Régents, j'ai l'honneur de solliciter du Conseil des Ministres de confirmer ce qui suit:

1^o — Les revenus des chemins de fer doivent être prélevés selon la manière pratiquée jusqu'à présent et les recettes obtenues doivent être gardées dans les caisses de la Direction des chemins de fer.

2^o — Ces revenus doivent premièrement satisfaire à tous les besoins de l'exploitation ainsi qu'au paiement du matériel roulant et de tous les autres matériaux, le paiement de la somme redevable pour l'exploitation, la réparation et le renouvellement du matériel roulant et l'achèvement des constructions nécessaires aux chemins de fer. L'excédent de ces frais doit être remis à la caisse de l'emprunt des chemins de fer dans le but dénoté dans l'article 1 du paragraphe 9 de la Convention Générale.

3^o — Jusqu'à nouvel ordre, les revenus doivent servir pour payer les appointements et les indemnités du personnel des chemins de fer, selon les règlements fixés par la régie.

4^o — Toutes les commandes du matériel roulant et de tous les autres matériaux doivent être exécutées d'après l'usage pratiqué par la régie française. De même l'entretien de la ligne et les réparations du matériel roulant doivent s'exécuter selon le mode pratiqué par la régie française.»

Le projet fut approuvé par le Conseil, et tous les ministres (le Président du Conseil des Ministres, Ministre des Affaires Etrangères, le général S. Grouillitch; Ministre des Travaux Publics, P. Vélimirovitch; Ministre des Finances, Dr. M. V. Vouillitch; Ministre de l'Instruction Publique et des Cultes, Sv. Milosavlyévitch; Ministre de la Justice, Gl. Guerchitch; Ministre de l'Industrie, St. R. Popovitch; Ministre de l'Intérieur, K. A. Taouchanovitch) le signèrent immédiatement.

Dès que l'exploitation passa dans les mains du Gouvernement, on nomma, à la Direction, un à un, les chefs de toutes les branches du service, en laissant à leurs postes presque tous les étrangers qui se trouvaient au service de la Direction française, excepté quei-

ques fonctionnaires supérieurs, qui furent remplacés par des agents de l'Etat.¹⁾

Le premier souci de l'Etat était de compléter le personnel, surtout le «petit personnel». La Société française avait laissé les barrières et les passages à niveau sans gardien. Le nombre d'aiguilleurs étant très réduit, on cadenassait les aiguillages et on laissait les trains passer aux endroits les plus dangereux sans aucune surveillance. L'éclairage non seulement des gares, mais aussi des croisements de voies était insuffisant; on laissait aux mécaniciens des locomotives le soin de deviner si la voie était libre ou non. Les ouvriers dans les ateliers des chemins de fer étaient également trop peu nombreux et, débordés de besogne, n'arrivaient ni à entretenir ni à nettoyer le matériel et encore moins à le réparer.

La Société française avait pour ainsi dire abandonné l'entretien de toutes les locomotives; celles-ci étaient dans un état lamentable.

Les ingénieurs serbes, principalement formés dans les fameuses écoles belges, étaient surchargés de travail. Leurs rapports criaient la grande pitié que l'état des machines leur inspirait. Le 7/19 janvier 1890, M. Eugène Deroco adressait à la direction un rapport très significatif. Il décrivait en ces termes l'odyssée d'un train de marchandise: «Hier, 13 janvier (v. s.), je rentrais de Medjouloujié, où, suivant l'ordre de la Direction, j'effectuais une enquête, à Belgrade par le train de marchandise n° 52, venant de Niche. Vu sa charge considérable, il devait avoir deux locomotives de Vlachko-Polyé à Belgrade. Mais le train n° 32 devait avoir lui aussi ce même jour deux locomotives de Medjouloujié à Ripagne, l'une d'elles devant retourner à Vlachko-Polyé pour renforcer celle du train n° 52. Arrivé à Ripagne, le mécanicien du train n° 32 déclara que son train avait besoin du double attelage jusqu'à Belgrade, et il continua le voyage avec les deux machines. Le train n° 52 attendit donc en vain la locomotive de renfort. On réduisit alors sa charge à 270 tonnes (charge normale), mais la locomotive qui l'avait amené de Niche à Vlachko-Polyé eut alors des avaries causées par une fuite dans la tuyauterie, et le train n° 52 dût rester à Medjouloujié une heure entière afin qu'on réparât la locomotive et qu'il y eût assez de vapeur pour se remettre en marche. Au kilomètre 30, avant le tunnel de Ralya, faute d'une pression de vapeur suffisante, on fut obligé de diviser le train en deux parties pour les conduire l'une après l'autre.

¹⁾ Au moment où le Gouvernement reprit l'exploitation dans ses mains, on trouva le personnel de la Direction réparti de la façon suivante: dans les divisions du Contrôle et du Mouvement se trouvaient 20 employés étrangers et 13 employés serbes; dans la Direction même et le Secrétariat, 6 employés étrangers et 2 employés serbes; dans la division des machines, 5 employés étrangers et 2 employés serbes; dans la Comptabilité, 5 employés étrangers et 1 employé serbe; dans la division d'Entretien, 5 employés étrangers et 3 employés serbes; dans l'Economat, 4 employés étrangers. En tout: 45 employés étrangers et 19 employés serbes.

Pour les appointements des employés de nationalité serbe, la direction de la Société dépensait 36.000 dinars par an; pour les appointements des employés étrangers, 198.700 dinars par an. Chaque employé de nationalité serbe recevait en moyenne 1.800 dinars par an, et chaque employé étranger 4.301 dinars par an.

jusqu'à Ralya». Epargnons au lecteur non initié la description des manœuvres auxquelles le personnel se livra en vue de dégager la voie pour le passage d'un autre train (n° 11, qui eut lui — même un retard de 40 minutes), et pour ramener le train n° 52 à Belgrade, — avec un retard de six heures et demie. Un autre ingénieur, M. Milenkovitch, signalait, le lendemain, que la plupart des locomotives étaient en mauvais état, et qu'elles avaient toutes besoin de sérieuses réparations (foyers et tuyaux). En somme, on ne pouvait compter que sur cinq ou six locomotives. Un troisième ingénieur, M. N. Stankovitch, prévoyait une véritable catastrophe du trafic, car les services réclamaient au moins vingt locomotives pour assurer le fonctionnement régulier du réseau, alors qu'on ne disposait que de cinq ou six. (Rapport du 8/20 janvier 1890).

Le nouveau directeur des chemins de fer, M. Dimitriyé Stoïanovitch, fit preuve d'une énergie et d'une perspicacité dignes d'éloges. Il forma une commission permanente d'experts et la chargea d'examiner à fond le matériel roulant et d'en dresser une liste détaillée, avec toutes les indications relatives aux travaux à effectuer; de faire une enquête approfondie sur tous les ateliers, dépôts et outillage, ainsi que sur les capacités et le dévouement du personnel (chefs et équipes compris), et de proposer les moyens susceptibles de mettre fin à toutes irrégularités, carences et défauts dans le fonctionnement du réseau. La commission avait le droit de se compléter par cooptation. Elle devait se présenter dans les 24 heures au Directeur, et commencer son travail dès le lendemain de cette présentation. Le ministre des Travaux publics approuva la façon d'agir de son directeur. Les ateliers se mirent au travail. On décida d'acheter deux nouvelles locomotives et quatre chaudières pour réparer les anciennes¹⁾.

Bientôt les services spéciaux des chemins de fer du ministère des Travaux publics furent débordés par l'organisation du trafic et la construction de nouvelles lignes; la direction des chemins de fer, par une poussée de croissance, brisait le cadre dans lequel elle avait été créée. Le gouvernement de Belgrade ne tarda pas à envisager une direction dont l'autonomie se prêterait mieux aux progrès rapides du réseau serbe, et, en effet, la loi du 3/16 mars 1892²⁾ établit le Statut d'une «Direction des chemins de fer d'Etat serbes». Elle resta attachée au ministère, mais elle se mit à fonctionner de plus en plus comme un organisme indépendant. La Direction comportait alors 7 sections: 1°

¹⁾ Au point de vue de l'achat, la Serbie essaya à ce moment-là de se dégager du commerce avec l'industrie autrichienne. La fatalité s'y opposa. Le 22 janvier 1890, M. Svétazar Zoritch, chef des services techniques, par sa lettre n° 430, informait la Direction que l'Usine de Hanovre ne pourrait livrer les chaudières qu'à l'automne, et que les locomotives ne seraient prêtes que beaucoup plus tard. Il proposait de lui commander les locomotives et de commander les quatre chaudières à la Direction des Chemins de fer de Vienne, qui baissa son prix à 150 dinars. Le directeur Stoyanovitch approuva le rapport de Zoritch et demanda au ministère de le sanctionner «vu qu'aucune usine ne pouvait nous livrer le matériel roulant, dont nous avons un besoin pressant, dans un délai aussi court» (n° 829, en date du 22 janvier 1890). Et le ministre Vélimirovitch signa le jour même un arrêté conforme à cette proposition.

²⁾ Complétée le 5 janvier 1899.



M Kostitch, chef de gare de Niche avec les employés en uniforme Serbe, après la reprise des
Chemins de fer par l'Etat (1890—1896)

section générale, 2^o comptabilité, 3^o éconamat, 4^o contrôle des recettes, 5^o trafic, 6^o entretien, 7^o traction.

Une activité ferroviaire, surtout au point de vue de la législation, marqua cette époque. Après les instructions de la compagnie française qui exploitait les chemins de fer serbes, et après les lois promulguées et les arrêtés pris sur l'initiative de la direction ferroviaire du ministère des Travaux publics, — un grand nombre de décrets régissant l'exploitation des lignes construites et la construction de nouvelles voies furent élaborés par la nouvelle Direction autonome. Nous étudierons plus particulièrement les lois qui entrèrent en vigueur au début du XX^e siècle; il faut remarquer toutefois que les bases solides en étaient jetées dès les années 90 du siècle dernier.

Pendant ce temps la construction de nouvelles lignes est du moins étudiée, méditée, sinon toujours poursuivie. Quelques bons résultats ont été acquis en ces deux lustres, de 1893 à 1903.

Notons d'abord la construction de lignes de chemins de fer de caractère industriel, réalisée par les moyens financiers du pays même. Un emprunt intérieur offrit des ressources suffisantes pour deux tronçons ferroviaires à voie étroite indispensables aux besoins des chemins de fer serbes. Le premier, long de 30,8 kilomètres, allait de Donya Tchoupriya aux mines de Ségné, et il rattachait les riches gisements de charbon de ces mines à la voie principale menant à Belgrade et à Niche; il assurait ainsi surtout l'approvisionnement en charbon des chemins de fer du jeune Etat serbe. L'industrie du pays devait en profiter aussi. Commencée en 1890, cette ligne à 0,75 m. de largeur fut livrée à la circulation le 1^{er} décembre 1892¹⁾. Le deuxième tronçon industriel, long de 17,5 km., à voie de 0,76 m., partait de Tchitchévatz à Svéti Péta; il était destiné au transport du bois de chauffage et de charpente, de la coupe à l'usine, où s'effectuait l'imprégnation des traverses²⁾.

Une autre ligne construite, quoique plus courte (longue de 8,5 km.), n'en était pas moins importante: le 4 août 1898, la Chambre des députés (Skoupchtina) vota une loi sur la construction d'une ligne à voie normale devant relier la capitale, par le port de Save, aux Abattoirs, à l'aide d'un emprunt de 1.000.000 dinars (6%). Le 21 mars 1899, les trains de marchandise circulaient entre Belgrade et Kladitza (Abattoirs, Marché au bétail), offrant aux producteurs un tarif spécialement réduit en vue du progrès économique et de la baisse des prix de vente.

On songeait également aux entreprises d'une plus grande importance. Le gouvernement de Stoïan Novakovitch soumit à la Chambre des députés le projet de loi sur la construction de la ligne qui, de Niche, devait aller, par la vallée du Timok, à Kladovo, vers la frontière serbo-roumaine. Elle était destinée à apporter du progrès

1) En 1906, elle a été élargie d'un centimètre (pour se conformer à la voie étroite définitivement établie à 0,76 m.) et prolongée jusqu'à Ravna Réka.

2) Les Bulgares et les Allemands, pendant l'occupation de la Serbie durant la guerre de 1914—1918, prolongèrent cette ligne jusqu'à Stolovatz (encore 4,5 kilomètres).

économique et culturel à la Serbie de l'Est, mais encore plus à relier le jeune Royaume à la Roumanie et, par celle-ci, à la Russie. Entre les deux voisines, une convention fut même signée au mois de janvier 1898 en vue d'une jonction des chemins de fer serbes et roumains. Le point de jonction était fixé à Kladovo-sur-Danube, respectivement à Tourn-Sévérine. La convention, paraphée par le président du conseil roumain, M. D. Sturza et par le ministre de la justice serbe M. K. N. Christitch, a été ratifiée à Bucarest le 10 octobre de la même année. Le tracé ne tarda pas à être terminé, et il n'y avait qu'à trouver — des crédits. Nous indiquerons plus tard les étapes de la réalisation de ce projet.

Le gouvernement de Vladan Georgévitch, en 1898, se présenta devant la Skoupchtina avec un très vaste projet de loi sur la construction des nouvelles lignes de chemin de fer. D'après ce projet, le réseau du jeune Royaume devait se développer dans toutes les directions du pays.

Un tronçon de voie normale devait aller de Niche vers la région de Toplitza, par Prokouplyé, à un point de la frontière serbo-turque situé à l'ouest de Vraný—Ristovatz, où avait lieu la jonction des chemins de fer serbes et turcs. Il devait aboutir à la plaine de Kossovo, à Mitrovitz, en sorte que la Serbie pût attendre avec sérénité la ligne que l'Autriche-Hongrie espérait amener de Bosnie, par le Sandjak, à Salonique, pour en faire une des artères principales des Balkans en isolant sa petite voisine. D'autre part, ce tronçon était destiné à rapprocher la population purement serbe du Sandjak de celle de la Serbie, et, enfin, de relier cette région avec le Danube, au nord, avec Petch et, plus tard, avec le Monténégro, au sud-ouest.

Le projet comportait surtout le développement du réseau «à voie étroite». Au nord-est, la ville de Pojarévatz, c'est à dire le port de Doubravitz sur le Danube devait être reliée à Zaiétchar par une ligne presque parallèle à la ligne principale Belgrade—Niche. Entre ces deux lignes, un court tronçon devait faire une sorte de pont de Petrovatz à Vélíka Plana, et un autre, plus long, de Paratchine à Zaiétchar. — Au nord-ouest, la ville de Chabatz, reliée à Belgrade par la voie fluviale, devait resserrer ses liens avec l'intérieur de la plaine de Matchva par une ligne allant à Loznitza. — Mais c'est la Serbie de l'Ouest qui, selon ce projet, devait être dotée d'un réseau extrêmement utile et d'une importance nationale incalculable. On envisageait plusieurs lignes se dirigeant vers la frontière serbo-bosniaque. De Stalatch, une ligne, passant par la région de la Jupa, c'est à dire par la ville de Krouchévatz, antique capitale serbe (au temps du «tzar» Lazar), par Trsténik, Kralyévo, Oujitzé et Mokra Gora, devait aboutir à la frontière bosniaque. De la vallée de la Koloubara, de Valyévo, par Ossétchina et Loznitza, une autre ligne conduisait aussi vers la Bosnie. Ainsi, Belgrade, par un tronçon se dirigeant par Obrénovatz et Laïkovatz et aboutissant à Valyévo et à Pojéga, devait être liée à l'Ouest du pays et par là à la Bosnie. Une liaison pareille avec Kragouévatz, capitale de la Choumadia, était prévue à l'aide d'un tronçon allant de cette ville à Kralyévo, d'où la ligne reprenait le

chemin par Oujitzé et Mokra Gora ci-dessus mentionné. Pour des raisons locales, un tronçon était prévu entre Mladénovatz, centre économique, et Laïkovatz. En tout, le projet prévoyait environ 1.100 kilomètres.

La Skoupchtina vota la loi le 18 décembre 1898.¹⁾

En 1899, le gouvernement donna à une société anglaise (Ewerard Caltrop et D. Marcus, à Londres) la concession de la construction des chemins de fer de l'Ouest, d'une longueur de 540 kilomètres. La garantie de l'Etat n'y était point engagée. C'est pourquoi, quatre mois plus tard, la société informait le gouvernement serbe qu'elle n'avait pas réussi à trouver le capital nécessaire. Les circonstances, disait-elle, n'y étaient pas favorables, et la guerre contre les Boers entravait toute négociation. Elle demandait que les travaux fussent ajournés à l'année suivante.

Le même principe était appliqué à la construction des lignes de l'Est: le gouvernement donnait la concession sans accorder la garantie de l'Etat. Deux groupes financiers belges, qui s'y intéressaient, refusèrent la concession offerte sans cette garantie.²⁾

L'idée de construire en régie faisait du chemin. Deux lois de cette époque, — celle du mois de janvier 1899, sur l'emprunt destiné à l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, et celle du 14 avril 1902, sur les modification de la loi relative à la construction et à l'exploitation des chemins de fer, — étaient inspirées partiellement par cette idée.

Un ministre, Dr Michel Vouillitch, dont les capacités financières ont été remarquables, créa une «Caisse autonome des Chemins de fer», qui devait être alimentée par des impôts spéciaux et subvenir au moins au paiement des annuités de l'emprunt fait en vue de la construction de nouvelles lignes. Rien ne fut moins populaire que cette Caisse, mais quelque grande que fut son désir d'éviter de nouvelles impositions. La Skoupchtina eut le courage de la voter.

Malheureusement, les gouvernements changent, la politique se mêle aux questions purement techniques, la démagogie entre aussi en jeu, et les beaux projets sont loin de se réaliser.

Il fallait attendre la régénération de la Serbie, la fin du régime de la dynastie Obrénovitch et le renouveau de la démocratie serbe, pour traduire en réalité une partie au moins de ce programme ferroviaire. Le 29 mai 1903, le dernier rejeton des Obrénovitch, marié avec une veuve, femme du peuple, détesté par l'armée, par les politiciens et par la jeunesse, est tué par un groupe de conspirateurs et Pierre Karageorgévitch est appelé au trône serbe.

Une ère nouvelle est ouverte alors pour la Serbie.

¹⁾ Elle fut complétée le 17 octobre 1899.

²⁾ Le ministre des Travaux publics Yovan Atanatzkovitch s'y opposa avec entêtement.

CHAPITRE II

DEPUIS L'AVENEMENT DU ROI PIERRE I KARAGEORGEVITCH (1903) AUX GUERRES BALKANIQUES (1912—1913)

1. LES RAMIFICATIONS DU RÉSEAU DANS L'INTÉRIEUR DU PAYS; LES LIGNES TRANSVERSALES DE LA SERBIE DE L'OUEST ET DE L'EST

Certes, ni la réconciliation des partis politiques, ni la prospérité économique, ni la justice sociale ne furent complètes en Serbie après l'abolition du régime obrénovitchien, mais le changement en mieux fut considérable. Le retour de la dynastie des Karageorgévitch fut salué comme le commencement d'une ère nouvelle. Le nouveau Roi, traducteur de la *Liberté* de John Stuart Mill, travailleur, père de famille, instruit par la vie dure de l'exil, s'appuya sur le peuple et sur les partis démocratiques. Son intérêt pour les populations paysannes fut réel. Ses regards se portèrent loin de la capitale, sur les parties les plus éloignées de son petit royaume. Il sut utiliser les vertus patriarcales de son peuple. En favorisant le jeu normal des institutions parlementaires, administratives, juridiques et culturelles, il réussit à imprimer à la Serbie un mouvement régulier et constant de progrès dans tous les domaines de l'activité.

L'agriculture et l'industrie acquéraient un développement de plus en plus intense, et le besoin d'améliorer et d'activer les modes de communications se faisait sentir en conséquence d'une façon impérieuse. Or, la ligne de chemin de fer principale passait par le milieu du pays, mais les régions qu'elle séparait en deux moitiés manquaient de bonnes et rapides communications entre elles. Les voies étaient peu nombreuses; en outre, construites d'une façon assez primitive, elles étaient médiocrement adaptées au transport des voyageurs et des marchandises. Les régions forestières et houillères n'avaient aucune liaison avec les lignes de chemin de fer. Créer un réseau ramifié dans l'intérieur du pays devenait une question vitale pour la prospérité et l'avenir de la Serbie. C'est à cette tâche que s'attelèrent les nouveaux gouvernements du Royaume régénéré.

Le premier problème qui se posa devant eux fut celui de la largeur des nouvelles lignes. Le manque de ressources financières ne laissait pas beaucoup de choix. Les terrains montagneux et d'accès difficile rendaient particulièrement coûteuse la construction de lignes à voie normale. La seule solution possible du problème était de construire des chemins de fer à voie étroite, qui revenaient moins cher et qui s'adaptaient mieux aux difficultés des terrains qu'ils avaient à traverser. Il fallait ensuite prendre une décision au sujet de la largeur exacte de la voie.

Deux systèmes étaient proposés: des voies d'une largeur d'un mètre, avec une infrastructure pouvant supporter une voie normale, qui viendrait plus tard remplacer la voie étroite, ou, en deuxième lieu, des voies de 0,76. Meilleur marché et suffisant parfaitement alors aux besoins du pays, cette voie de 0,76 avait en outre l'avantage de correspondre à celle des chemins de fer que l'Autriche avait construite en Bosnie et en Herzégovine, dans les provinces qui, les premières — selon le rêve national plusieurs fois séculaire! — ne devaient pas tarder à être réunies à la Serbie, et avec lesquelles le dernier type de voie allait assurer immédiatement les communications ferrées. La préférence a donc été accordée à la voie de 0,76 et elle fut adoptée pour les futures lignes de chemin de fer secondaires de la Serbie.

Bien entendu, la décision de construire les chemins de fer à voie étroite, et particulièrement de 0,76 n'a pas été facilement imposée. Elle avait même provoqué certains remaniements ministériels¹⁾. Cependant il fallait se rendre à l'évidence: le pays était pressé d'avoir des moyens de communication et il n'avait pas de capitaux; il fallait donc construire ce qu'on pouvait.

Les tracés et l'ordre de construction des nouveaux chemins de fer étaient établis par les lois des 1898, 1899 et 1902. Nous avons vu qu'une caisse de fonds de réserve a été créée en vue d'alimenter les grands travaux de chemins de fer. C'est, d'abord, de cette caisse, des emprunts et des ressources budgétaires normales que dépendait la construction de nouvelles lignes.²⁾ D'autre part, la vie du pays ne se développait pas toujours selon les prévisions des lois. Ses fluctuations, ainsi que la situation internationale et particulièrement la nouvelle orientation de la Serbie vers la Russie, et son émancipation de l'emprise austro-hongroise entraînaient fatalement des changements dans le plan établi. La guerre douanière avec l'Autriche-Hongrie en 1905/06 l'ébranlera dans ses bases mêmes. En 1908, l'annexion de la Bosnie-Herzégovine sera aussi un point de départ pour des modifications profondes dans l'ordre prévu des constructions, qui ne correspondaient plus à la tactique

¹⁾ Un grand technicien, le ministre Vladimir Todorovitch, plaïda ardemment pour les chemins de fer à voie étroite d'un mètre. On le nomma familièrement «Monsieur Vlada le Mètre».

²⁾ Le 30 mai 1904, la Banque Hypothécaire prête à l'Etat 15.000.000 de dinars pour la construction des nouvelles lignes. — En 1906, l'Etat recourut à un emprunt de 95.000.000 de dinars, conclu à Genève le 12 novembre 1906. — En 1909, on émit l'emprunt 4¹/₂% (150.000.000 de dinars).

que la nouvelle politique nationale des Serbes avait adoptée: se tourner d'abord vers le Sud, vers les régions soumises à l'Empire ottoman et attendre le moment le plus propice à la délivrance de la Bosnie-Herzégovine et des autres pays yougoslaves. Une nouvelle loi, celle du 12/25 mars 1909, était inspirée par la nécessité de la nouvelle époque.

Quoiqu'il en soit, le développement du réseau intérieur, de celui qui reliait les régions aux lignes principales ou les rattachait les unes aux autres, se poursuivait sans relâche.

La ligne qui se détachait à Mladenovatz, de la ligne principale Belgrade—Niche, pour aller jusqu'à la ville d'eau d'Arandjélovatz, fut ouverte à la circulation publique le 10 novembre 1904, ce qui permit de mettre en valeur une importante station thermale.

Une autre ligne, partant de Zabréjié, petit port sur la Save, à l'ouest de Belgrade, allait porter la vie à la région de la Koloubara, jusqu'à la ville de Valyévo. Ainsi, de Chabatz, la capitale de la féconde Matchva, par la voie fluviale de la Save, on pouvait se rendre à Zabréjié et, de là, par le petit chemin de fer, atteindre le coeur d'une autre région. Cette ligne fut ouverte à la circulation le 14 septembre 1908.¹⁾

Par un tronçon, qui était branché sur cette ligne, à Laïkovatz, on relia en même temps cette ligne à la précédente: Laïkovatz—Arandjélovatz—Mladénovatz.

C'est dans cette période qu'on s'attaqua à la construction de la ligne, extrêmement importante, qui, de Stalatch, sur la ligne verticale, devait aboutir, transversalement, à l'extrême frontière ouest de la Serbie, et s'apprêter à relier, au moment voulu, la Serbie et la Bosnie. On construisait par sections. On relia d'abord la ville de Krouchévatz à la ville d'eau de Vrnzci (Vrnyathka Banya), le 15 octobre 1910. Dix-neuf jours après, cette dernière localité fut reliée à la ville de Kralyévo, à l'entrée de la vallée de l'Ibar. La section Stalatch—Krouchévatz était la plus longue à construire, car on voulait y assurer une ligne «mixte» en même temps à voie normale et à voie étroite. Par un rail intercalé entre les deux autres qui formaient la voie normale, on obtint cette combinaison bien avantageuse. Le 27 décembre 1910 (v. s.), cette partie était terminée et la jonction de la ligne transversale ouest avec la ligne verticale s'effectua.

Ainsi de Belgrade, par Stalatch, on allait à Krouchévatz par la voie normale: la région Joupa était étroitement reliée à la capitale serbe. D'autre part, de Stalatch, par la voie étroite de 0,76, on atteignit Kralyévo.

Bientôt, les travaux des sections Kralyévo—Tchatchak (2 avril 1911) et Tchatchak—Oujitzé (18 juin 1912) furent achevés. Depuis l'indépendance serbe, cette belle, cette pittoresque contrée montagneuse de Zlatibor, entra en rapport direct avec Belgrade, à qui elle avait déjà donné un grand nombre d'hommes d'Etat et de

¹⁾ On se rappelle qu'on prévoyait dès lors que cette ligne serait prolongée, vers le sud, jusqu'à Pojéga, pour relier la Koloubara avec le massif du Sud-Ouest, avec Oujitzé, Tchatchak et Kralyévo.

travailleurs intellectuels de grande classe. Les produits spéciaux de cette région: la *prchouta* (viande fumée), la *klékovatcha* (eau de vie faite avec du genièvre), le *loutch* (bois de résine), etc. que les *oujitchani* (dans les contes populaires éro) apportaient, après un voyage à pied, sur leurs petits chevaux, dans la capitale, — tous ces produits commençaient à s'écouler dans les villes du nord plus abondamment.¹⁾

Le contact entre cette région et la capitale eut une autre conséquence utile au pays: les belgradois se mirent à y aller et envisagèrent l'utilisation de ses sommets comme stations climatiques, destinées à reprendre le rôle que celles de l'étranger jouaient déjà dans la vie des familles serbes aisées.

Rappelons à nouveau que le terminus de cette ligne transversale si laborieusement établie était bien proche de la frontière bosniaque. Un rien séparait la Serbie libre de sa «soeur opprimée»! Si l'on obtenait la jonction avec les chemins de fer bosniaques qui sont également à voie étroite de 0,76, la frontière deviendrait fictive: les deux parties du même peuple, liées par une communion spirituelle, se mêleraient irrésistiblement au point de vue économique aussi, en dépit des sentinelles autrichiennes.

Ajoutons encore que, de cette ligne transversale Stalatch—Oujitzé, d'autres tronçons pouvaient être dirigés vers le Sud et le Sud-ouest de la Serbie d'alors, qui, parallèles à la ligne principale: Niche—Vranyé—frontière turque, descendraient vers la vieille Serbie et le Sandjak, ces antiques foyers du peuple serbe.²⁾

Du reste, un embranchement sur la voie mixte (normale et étroite) Stalatch—Krouchévatz, conduisait, par une voie normale, de la halte Dédina à Obilitchévo, où une *baroutana* (poudrière), retirée dans un coin paisible, fait songer aux combats de jadis et aux lendemains prometteurs.

Un effort pareil est déployé dans la Serbie de l'Est. La ligne à voie normale Niche—Pirote—frontière bulgare en desservait avantageusement une partie. Mais le quadrilatère compris entre le Danube, la Morava, la Nichava et le Timok était resté sans moyens de locomotion. Les villes qui se trouvaient au bord de ce quadrilatère à l'extrémité nord-est de la Serbie, avaient l'air d'être isolées de l'intérieur du pays aussi bien que de la capitale. Il fallait faire un long détour par le Danube pour y arriver. Cependant, une richesse naturelle immense gisait dans cette partie du jeune Etat. Et, d'autre part, le chemin le plus court vers la Russie conduisait par là. Encerclée par l'Autriche et par la «sphère autrichienne», la Serbie devait chercher à s'évader, au point de vue économique, vers la Turquie

¹⁾ Les boutiques dites *oujitchki proïzvodi* (produits d'Oujitzé) se multiplièrent à Belgrade. Au moment où l'habitude de l'apéritif à la façon française n'existait pas en Serbie, on venait dans ces «caboulots» d'un genre unique déguster la *prchouta* et la *klékovatcha*.

²⁾ La loi du mois de décembre 1898 prévoyait une ligne à voie normale de Niche à Prokoupylé et, de là, à la frontière turque, vers la Plaine de Kossovo. De Kralyévo, une ligne devait partir vers la ville de Novi Pazar.

d'Europe, vers Salonique, d'un côté, et, de l'autre côte, par la Roumanie et la Mer Noire, vers la «sphère russe».

Le tracé est établi de Paratchine, sur la ligne principale Belgrade—Niche, par Izvor, Krivi Vir à Zaiëtkhar, et, un peu plus au Sud, d'un autre poin de départ, de Niche, par Knyajëvatz à Zaiëtkhar.

On commença par la ligne Paratchine—Zaiëtkhar. Les travaux se firent d'abord à deux bouts du tracé.

Là encore, le terrain était dur, presque inaccessible. Comme les chaînes de montagnes de Kopaonik et de Zlatibor à l'Ouest, les monts du Nord-est sont un obstacle quasi infranchissable. Les techniciens doivent s'ingénier à surmonter ou à contourner les difficultés. La trésorerie de l'Etat s'épuise en grosse dépenses pour les travaux et le matériel. On utilise le bois du pays. On emploie une main d'oeuvre peu coûteuse (les paysans s'improvisent ouvriers). Une pléiade de jeunes ingénieurs serbes met toute son ardeur et bien plus d'ambition que d'intérêt matériel pour mener à bien cette oeuvre de progrès économique et national. M. Pachitch, le grand homme d'Etat serbe, suit de près les travaux qui doivent doter d'un réseau de chemin de fer, d'une utilité vitale, la région dont la capitale est la ville de Zaiëtkhar où il naquit.

Le 14 janvier 1911, les trains circulent sur la partie Paratchine—Izvor et, dans le sens opposé, sur la partie Zaiëtkhar—Krivi Vir.

Un an après, les deux sections sont liées: le 28 janvier 1912, la ligne Paratchine—Izvor—Krivi Vir—Zaiëtkhar est livrée à la circulation publique. Le Timok et la Morava communiquent plus aisément.

Un tronçon part de Zaiëtkhar à Vrajognrtzé, comme jonction avec la ligne privée de la Société Belge pour l'exploitation de la Vrchka Tchouka, une mine extrêmement riche.

En effet, cependant que l'Etat construisait ces nouvelles lignes de chemin de fer, il favorisait les départements et les sociétés nationales ou étrangères qui désiraient construire à leurs frais les chemins de fer dits «d'intérêt local».

La dite Société industrielle Belge avait construit pour ses besoins la ligne qui allait de Vranjognrtzé à Radouiëvatz, sur le Danube.

La Société des Mines de Bor avait alors sa ligne à voie étroite de 0,76 (Métovnitza sur la ligne Paratchane—Zaiëtkhar—Mines de Bor).

Le département de Pojarëvatz avait construit la ligne (toujours à vois étroite) qui reliait le Danube à l'intérieur du département, de Doubravitz le port, par Pojarëvatz, à Pétrovatz. Elle fut livrée au trafic en 1909. C'est cette ligne prolongée jusqu'à Zaiëtkhar qui était destinée à traverser, en diagonale, le quadrilatère dont nous disions tout à l'heure qu'il était sans moyens de communication.

Au nord-ouest aussi, un département s'associa à cette extraordinaire activité ferroviaire. Celui de la Drina («podrineski Okroug»), pour soutenir les exportateurs qui, de l'intérieur de la région, dirigeaient leurs marchandises vers les voies fluviales, notamment vers

Chabatz, la ville principale de la Matchva, sur la Save, construisit la ligne Chabatz—Loznitza (voie étroite de 0,76 également). Elle était inaugurée aussi en 1909. De Loznitza, cette ligne devait un jour également être prolongée jusqu'à la frontière bosniaque (Loi de 1898) et, dans le sens nord-est, aller rejoindre, par Ossétchina, la ville de Valiévo.

Si le plan général du réseau de la Serbie était encore loin d'être réalisé, les lignes-artères on été au moins marquées par les constructions qu'on effectua pendant cette période féconde de 1903 à 1912.¹⁾

2. L'EVOLUTION DE LA LÉGISLATION FERROVIAIRE DE LA SERBIE DE 1903 À 1912.

Parallèlement à cet effort de développement du réseau des chemins de fer, le réajustement des services administratifs et les réformes dans la réglementation de l'exploitation sont activement poursuivis.

Si c'est un «lieu commun» de dire que l'administration est chaotique, il faudrait en excepter celle des chemins de fer serbes depuis 1903 à nos jours. Nous exposerons ici la réglementation de leurs services à l'époque comprise entre 1903 et les Guerres balkaniques (1912). Si nous entrons quelquefois trop dans les détails c'est qu'ils sont caractéristiques des méthodes minutieuses avec lesquelles on a procédé au règlement de la vie ferroviaire en Serbie. D'autre part, pour les historiens étrangers, il y a là une documentation susceptible de servir aux études comparées.

a) La Direction des Chemins de fer serbes

On se rappelle qu'une loi votée en 1892 instituait une «Direction des chemins de fer serbes» qui, tout en faisant partie du Ministère des Travaux Publics, était une administration à part. Complétée par les lois-annexes du 5 janvier 1899, elle fut encore remaniée le 16 mai 1910.

Conformément à cette loi spéciale, ainsi qu'à celles en vigueur dans le pays, la direction fonctionnait donc indépendamment.²⁾ A sa tête se trouvaient un directeur et un directeur adjoint, bien entendu

¹⁾ Le 21 mai 1913, le ministre des Travaux publics, M. Yotza Yovanovitch, proposa à la Skoupctina de modifier les anciennes lois sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (18 décembre 1898, 17 octobre 1899, 14 avril 1902, 24 mars 1909) et d'en voter une où les clauses relatives au plan du réseau, aux moyens financiers, à l'unification de l'exploitation, aux concessions et au contrôle rigoureux de l'Etat sur toutes les voies de communication en Serbie seraient précisées. Le 6 juin 1913, après des débats où l'on reprochait au gouvernement de ne pas avoir établi l'ordre de priorité dans lequel les 24 lignes projetées devaient être construites, la Skoupctina vota cette loi, qui est restée en vigueur pendant la Grande Guerre et qui a été modifiée après la formation de la Yougoslavie.

²⁾ L'article 3 de la loi précitée énumérait les cas dans lesquels la Direction était obligée de demander l'autorisation du Ministre des Travaux publics.

nommés par le Ministre par un *oukaz*. La direction avait neuf divisions: *administration, comptabilité, économat, contrôle des recettes, trafic, entretien, traction, affaires commerciales, construction de nouvelles lignes*. Chaque division était dirigée par un chef.

Sauf dans les cas où jouait la compétence du procureur d'Etat, toute affaire de nature juridique relative au personnel et aux personnes étrangères au réseau était confiée à un service spécial du contentieux.

Un haut fonctionnaire, choisi parmi les sommités médicales du pays, remplissait les fonctions de directeur du service de l'hygiène avec le titre: «*sanitetski référent*» (rapporteur sanitaire).

Les directeurs et les chefs de division, du contentieux et des services de l'hygiène formaient le Comité des chemins de fer serbes, qui était le corps consultatif le plus haut placé et dont l'avis précédait toute décision de principe ou action de la Direction.

Un comité spécial, le Comité *tarifaire*, était prévu par la loi en vue d'étudier et de résoudre les questions importantes du tarif. Ce Comité comptait quinze membres: le directeur des chemins de fer, le chef de la division de commerce au Ministère de l'Agriculture, le directeur des douanes au Ministère des Finances, le chef de la douane à la gare de Belgrade, deux exportateurs de céréales, deux exportateurs de bétail, un importateur, un industriel et un transitaire. Les membres de ce Comité qui n'étaient pas en même temps fonctionnaires d'Etat recevaient une indemnité de 10 dinars par réunion à laquelle ils étaient présents.

Toutes les fonctions des employés de chemin de fer, notamment les fonctions qui entraînaient une responsabilité matérielle, étaient soumises au contrôle de la Direction des Chemins de fer, qui suivait de près également l'application stricte des lois, des règlements et du tarif. Les recettes et dépenses étaient contrôlées par des vérificateurs des comptes appartenant au Contrôle général de l'Etat, délégués aux différents services des chemins de fer.

Le personnel des chemins de fer était divisé en: personnel stable, temporaire et auxiliaire (fonctionnaires nommés par décret, agents, stagiaires, copistes, dessinateurs, garçons de bureau, artisans, ouvriers et journaliers). Ils étaient divisés en 16 catégories. Pour chaque catégorie, la loi prévoyait les conditions d'admission, ainsi que leurs rangs, devoirs, droits, indemnités (Articles 38—55, 58—70).

L'article 56 de cette loi ordonnait la fondation d'une Caisse de secours, qui était dotée d'une subvention annuelle de l'Etat et des cotisations du personnel. Son but était de secourir le personnel en cas de maladie et d'aider la famille des agents en cas de décès, ainsi que les ouvriers et les artisans qui en étaient membres et qui ne recevaient aucune pension de la Caisse de retraite comme les autres employés.

Ce qu'il y avait de plus précis et de plus détaillé dans cette loi, c'était les clauses concernant les punitions infligées au personnel des chemins de fer qui n'accomplissait pas son devoir avec la régularité nécessaire, ou commettait des actions illégales, ou faisait son travail

contrairement aux règlements, prescriptions, ordres et instructions, ou négligeait sa tenue pendant l'exercice de sa fonction, autant que cela ne tombait pas sous le coup du code pénal du pays. Toute faute consécutive à l'accomplissement irrégulier ou négligé du travail, qui n'entraînait pas des conséquences graves, était punie administrativement. Ces punitions étaient prononcées par les chefs de division ou par le directeur; l'appel de cette punition pouvait être fait, dans les cinq jours, à l'instance supérieure (le directeur ou le ministre des Travaux publics). La punition disciplinaire était prononcée pour toute atteinte aux lois et règlements (la tenue incorrecte ou immorale, l'endettement, les mauvais traitements envers ses subordonnés, la désobéissance, la critique du travail officiel des supérieurs, la médisance, etc.) par le Comité des Chemins de fer siégeant comme tribunal disciplinaire. Pour qu'un employé puisse être traduit devant le tribunal disciplinaire, il devait être auparavant interrogé et son affaire devait être instruite. L'accusé pouvait se défendre lui-même devant ce tribunal ou prendre un défenseur; il avait le droit de récuser certains juges s'il avait pour cela une raison plausible. Contre la décision dudit Tribunal, qui devait lui être communiquée par écrit, l'accusé avait le droit de se plaindre, dans les quinze jours, au Ministre des Travaux Publics. Sanctionnée par le ministre, la condamnation devenait définitive (Articles 73—74).

Cette loi régularisait aussi les rapports entre la Direction et le personnel des chemins de fer, notamment la cessation du service. Elle donnait à la Direction et au ministre le droit de congédier le personnel quand bon leur semblait. Il est vrai que leur décision était subordonnée à quelques conditions, mais celles-ci étaient plutôt illusoires, leur application restant entre les mains des autorités (Articles 85—91). La question de la retraite fut, cependant, résolue par cette loi à l'avantage du fonctionnaire; il avait droit à une pension après 10 ans de service et elle représentait alors 40 % de ses appointements. Après 30 ans de service accomplis, il avait droit à la «pleine retraite» qui s'élevait à une somme égale aux derniers émoluments du fonctionnaire. On avait, pour les agents, créé auprès de la Direction une Caisse de retraite des agents de chemins de fer, administrée par un Conseil d'administration où siégeait le directeur comme président, le directeur-adjoint, les chefs de divisions et dix membres élus par les agents (Articles 95—122).

Cette loi, sans répondre complètement aux besoins du personnel des chemins de fer, était meilleure que la précédente.

b) Le Règlement du transport des voyageurs et des marchandises

Conformément à la résolution législative de la Chambre des Députés du 16 juin 1884, le Ministère des Travaux publics fut autorisé à prescrire les règlements concernant le trafic sur les chemins de fer. En général, le Ministère adopta la manière de la Compagnie française; avec quelques modifications, il a maintenu tous les règlements et tarifs que la Compagnie avait adoptés pour son usage et qui avaient

déjà été acceptés par le Ministère au commencement de l'exploitation des chemins de fer serbes. Ils ont été en vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 1908, puis remplacés par d'autres.

Par les précisions générales des nouveaux règlements, on spécifia surtout les rapports entre les droits et les devoirs du personnel des chemins de fer et les rapports des agents de chemin de fer envers les particuliers qui entraient en contact avec les chemins de fer, la Direction admettant le principe qu'elle était responsable de toutes les personnes dont elle se servait pour le transport des voyageurs et des marchandises (Articles 1—5).

Ces règlements détaillaient toutes les règles concernant le transport des voyageurs, des bagages, des marchandises et des articles spéciaux.

Le transport régulier des voyageurs s'accomplissait conformément à l'horaire fixé, établi et publié d'avance. Obligé d'acheter son billet au guichet, le voyageur était tenu de le présenter à toute réquisition du personnel du train. Selon les prescriptions des articles 12 et 13, chaque billet devait porter l'indication exacte de la distance pour laquelle il était valable, la classe de la voiture et le prix, ainsi que le cachet de la station qui l'a délivré. Les articles 13—29 contenaient les droits et les devoirs des voyageurs, en attirant leur attention sur l'interdiction de monter ou de descendre après le signal de départ donné ou pendant la marche des trains. Les conducteurs devaient installer les voyageurs dans les compartiments et leur indiquer leurs places. De même ils devaient surveiller les voyageurs durant le trajet, et, dans le cas où il se présenterait une raison qui, selon le règlement, enlèverait à un voyageur le droit de continuer le voyage, soit partiellement, soit totalement, (Article 20), les conducteurs devaient le faire descendre à la première station ou le traiter conformément aux prescriptions des articles 21—29 du règlement, en lui faisant payer une amende.

L'expédition des bagages des voyageurs s'exécutait également selon les prescriptions spéciales du règlement et sur la base des tarifs établis et affichés. L'article 30 du règlement interprétait, d'une façon vague, ce qu'il fallait entendre sous l'appellation de «bagages des voyageurs»; d'autre articles (34), admettant la responsabilité des chemins de fer pour ces bagages pris en charge aux conditions prescrites pour le trafic des marchandises (autant que celles-ci pouvaient être appliquées aux bagages), prévoyaient les dommages en cas de perte ou de retard.

Presque aux mêmes conditions que les bagages, on expédiait, par les trains de voyageurs, de petits colis de provisions et les emballages vides pourvus d'une lettre de voiture spéciale (Articles 39 et 40). Les transports funéraires étaient réglés spécialement (Articles 41—42). L'admission du bétail à l'expédition, ainsi que le mode de cette expédition, le transport et la livraison étaient également prévus dans des articles particuliers (43—46).

De chaque gare, les marchandises s'expédiaient directement par chemins de fer. Il existait des articles qui étaient exclus du transport ou qui n'étaient admis que dans certaines conditions (Article 48).

Chaque envoi de marchandises devait être muni d'une lettre de voiture conforme aux instructions du règlement et remplie par l'expéditeur, qui répondait des renseignements donnés. En cas de faux renseignements ou s'il se trouvait dans une voiture chargées par l'expéditeur des marchandises dont il n'avait pas exigé le pesage, cet expéditeur était condamné à une amende (Articles 49—51). Les marchandises étaient apportées pour l'expédition à une heure fixée; elles étaient reçues, chargées et expédiées d'une manière rigoureusement prévue (Articles 52—56). La lettre de voiture devait être accompagnée des documents nécessaires pour remplir les formalités de la douane, de l'octroi et de la police; l'expéditeur répondait également de l'exactitude des renseignements fournis par lui dans ses documents (Article 57). Le coût du transport se calculait conformément aux tarifs en vigueur, et l'expéditeur l'acquittait au moment du chargement de la marchandise (58—60). Celle-ci devait être en bon état. Si tout ou partie était endommagé ou se perdait, un protocole spécial était établi par les agents des chemins de fer dans lequel on enregistrerait toutes les constatations au sujet de cet envoi et de son transport; ce protocole servait de base au règlement d'un différend éventuel (Articles 61—69). Les responsabilités des gares successives par lesquelles la marchandise avait passé, le genre de la réclamation (manque de poids, avarie, perte, retard, indemnité due à l'expéditeur, prescription de droit de réclamation, un ou trois ans selon le cas), tout était prévu (Articles 70—84).

Comme annexe à la réglementation générale venait un chapitre spécial réglant l'admission de certains objets acceptés sous conditions spéciales, avec leur énumération alphabétique, et les spécimens de quelques formules à remplir.

c) La Politique tarifaire intérieure

Le tarif serbe des voyageurs ou, selon son titre officiel: «Tarif de transport des voyageurs, des bagages et des chiens» était entré en vigueur le 1er novembre 1893; il fut complété ultérieurement par trois annexes. Il prescrivait trois classes dans tous les trains de voyageurs. Plus tard, pour les lignes à voie étroite, il était fait un tarif spécial sur le système à deux classes: II et III. En pratique, dans les chemins de fer serbes, il existait aussi, dans des trains spéciaux, une sorte de IVe classe à l'usage des paysans portant leurs denrées aux marchés des grandes villes (*pilitchar* — train à volailles), mais cette pratique n'implique pas l'établissement officiel d'une IVe classe.

Le prix de base du tarif des voyageurs était établi sur le kilométrage réellement parcouru par un voyageur, calculé de 5 km en 5 km; tout excédent inférieur à 2 km. n'était pas compté; un excédent supérieur comptait pour 5 km. Un minimum de 10 km. était appliqué aux trajets de courtes distances, même inférieures à ce chiffre. L'unité pour les trains express était: 1ère classe, 13 centimes 5; 2ème classe, 9 centimes; 3ème classe, 6 centimes par personne et par kilomètre parcouru. Pour les trains omnibus et mixtes: 1ère classe, 9 centimes; 2ème classe, 6 centimes; 3ème classe, 4 centimes par personne et par kilomètre.

Le tarif pour les trains internationaux (directs) était le même que celui des trains express, mais calculé en or. Le 1er juin 1896, il fut abaissé. Pour attirer les voyageurs qui se rendaient de Budapest à Constantinople, et pour lutter contre la concurrence du trajet via Constantza, les chemins de fer serbes diminuèrent, le 1er avril 1899, le prix du billet pour les parcours en direction de Constantinople et le ramenèrent à: 1ère classe, 8 centimes; 2ème classe, 5 centimes 5; 3ème classe, 3 centimes.

D'après le tarif serbe, les enfants, jusqu'à 4 ans, voyageaient gratuitement; de 4 à 10 ans, ils jouissaient du demi-tarif. Les officiers, soldats, gardes-frontières, ouvriers agricoles ou autres (quand ils voyageaient pour chercher du travail), bénéficiaient d'une réduction de 50 %. Les écoliers, les étudiants, les diverses associations ou corporations reconnues d'utilité publique, avaient dans certains cas et sous certaines conditions des prix de faveur spéciaux.

Les prescriptions générales de ce tarif autorisaient un voyageur à passer d'une classe inférieure dans une classe supérieure, ou d'un train d'une catégorie inférieure à un de catégorie supérieure, à condition toutefois qu'il acquitte la différence prévue. Si un voyageur montait sans billet dans un train et demandait celui-ci en cours de route, il devait payer en plus du prix du billet un supplément d'un dinar, mais l'administration n'était pas obligée de l'autoriser à continuer son voyage. Si un voyageur était surpris à voyager sans billet ou avec un billet périmé, il devait payer le double du prix ordinaire. Si on ne pouvait établir exactement le point de départ de son voyage, il devait acquitter le prix d'un billet pris au départ même du train. Il en était de même lorsqu'un voyageur était surpris dans une classe ou dans un train supérieurs à ceux auxquels son billet lui donnait droit.

Le tarif des voyageurs prévoyait également des cartes d'abonnement, qui n'étaient valables que pour la même personne, sur une distance fixée et pour une certaine période: habituellement pour 6 mois ou un an. Ces cartes étaient délivrées sous certaines conditions: les unes devaient être remplies au moment de leur délivrance, les autres pendant leur validité. Il était aussi établi un règlement en vue de la location de compartiments, de voitures réservées, de voitures de luxe ou de trains entiers de voyageurs.

D'après les prescriptions du tarif, les voyageurs serbes pouvaient utiliser le train international appelé «Express—Orient», en prenant un billet de 1ère classe majoré d'un supplément de 20 % (c'est à dire au tarif de 0,14 par kilomètre) au profit de la Compagnie des Wagons-Lits.

Le tarif serbe établissait ensuite le prix du transport des bagages: 3 centimes par 10 kilos et 10 kilomètres. En 1911, la taxe de manipulation fut supprimée et une franchise de 30 kilos par voyageur autorisée.

Un paragraphe spécial était consacré au transport des chiens. Le prix de base était de 3 centimes par tête et par kilomètre, avec un minimum de 50 centimes pour le transport et de 20 centimes de taxe de manipulation.

Quand dans des gares serbes de certaines importances fut créé l'emploi de porteurs placés sous le contrôle de la gare, le tarif prévoyait les prix que ceux-ci pouvaient demander pour leurs services. Les porteurs étaient choisis par le chef de gare lui-même. Ils ne recevaient aucune rétribution de la gare. Leur fonction consistait à charger et décharger les bagages, et à les rentrer ou sortir de l'intérieur de la gare.

Après le tarif des voyageurs, il y avait environ 54 barèmes des prix de transport des voyageurs, des bagages et des chiens établis de certaines gares de départ à d'autres gares, pour les trains express, omnibus et mixtes.

Ce tarif ayant été fait à une époque où les lignes à voie étroite n'existaient pas encore en Serbie, le 1er janvier 1910 le «Tarif de transport des voyageurs et des marchandises sur les lignes à voie étroite» fût publié. La plupart des prescriptions générales du tarif des voyageurs pour les lignes à voie normale étaient valables aussi pour les lignes à voie étroite; les modifications concernaient surtout le prix de base pour les trains de voyageurs et les trains mixtes (il n'y avait pas de rapides). Ce prix était de 9 centimes en 2ème classe et de 5 centimes en 3ème, par personne et par kilomètre.

Nous avons déjà vu qu'au moment où la première ligne Belgrade—Niche a été livrée à l'exploitation, il avait été fait un tarif provisoire pour le transport des voyageurs et des marchandises. Primitif et incomplet, il n'est resté en vigueur que jusqu'au 31 août 1885, date à laquelle un nouveau tarif, apportant peu de modifications à l'ancien, a été établi. Il a été valable jusqu'au 13 janvier 1891 inclus pour toutes les lignes serbes terminées. Lorsque les pourparlers au sujet des tarifs relatifs aux relations directes sur les chemins de fer austro-hongrois, serbes, turcs et bulgares furent terminés et l'accord conclu, on procéda de nouveau, cette fois-ci encore, à l'établissement complet du tarif serbe. Ce tarif est resté en vigueur jusqu'au 1er janvier 1910, puis il a été remplacé par un nouveau, qui était conforme non seulement aux prescriptions du tarif direct établi entre les quatre pays, mais aussi aux nouveaux règlements du transport des voyageurs, des bagages et des marchandises.

Ce nouveau tarif comportait deux parties¹⁾. La première partie, le Tome I, contenait les prescriptions générales, qui étaient valables pour les lignes à voie normale et à voie étroite, et les prix de transport pour les lignes à voie normale. Le Tome II contenait les prescriptions et les prix de transport pour les lignes à voie étroite.

Pour le transport des marchandises, les prix de base du tarif ont été fixés d'après le système de poids et de distance, c'est à dire par 1000 kgs et par kilomètre, plus une taxe de manutention par tonne. Pour certaines espèces de marchandises des clauses spéciales étaient prescrites, tenant compte du volume des objets à transporter.

¹⁾ Nous avons traité de ce tarif dans notre ouvrage, publié en serbo-croate: *Fondement d'encyclopédie commerciale des chemins de fer serbes*. Belgrade, 1911.

Le poids était calculé par fractions indivisibles de 5 kgs. Toute distance inférieure à 8 km était comptée pour 8 km.

Suivant le nouveau tarif, il y avait deux modes d'expédition des marchandises: en grande et en petite vitesse, et le prix de transport différait. La «grande vitesse» se divisait en trois classes: 1) grande vitesse normale, 2) grande vitesse à prix réduit et 3) grande vitesse à prix très réduit. Le prix de base était pour ces trois classes: 3, 2 et 1 centimes et demi par 100 kgs. et par km., et une taxe de manutention de 20 centimes en sus. Il existait aussi une quatrième classe de grande vitesse, pour le transport de sacs vides, vieux ou neufs, de bidons de laits vides, etc. pour laquelle il n'était perçu que le prix de transport de la seconde classe de la petite vitesse.

La «petite vitesse» était divisée aussi en 1ère classe (pour les marchandises fines) avec prix de base de 1 centime et demi par 100 kgs et par km., et 15 centimes de taxe de manutention, et 2ème classe (pour les marchandises ordinaires) avec prix de base de 1 centime 2 par 100 kgs et par km, et de 15 centimes de taxe de manutention par 100 kgs.

Les marchandises encombrantes (occupant un volume disproportionné à leur poids) étaient taxées comme étant de 1ère classe, mais en arrondissant et le poids et le montant de la somme due.

Les marchandises occupant des wagons entiers étaient réparties en 3 classes: A (pour les marchandises expédiées suivant la classification par 5000 kilos), B et C (par 10000 kilos) et étaient taxées comme suit: 1 centime, 0,08 et 0,06 par 100 kgs et par km., avec une taxe de manutention de 15 centimes pour la classe A, 10 centimes pour les classes B et C par 100 kilos. Les envois contenant un ou plusieurs articles de classes différentes pesant jusqu'à 5000 kilos étaient uniformément taxés d'après le tarif de 2ème classe de la petite vitesse, et au tarif de la classe A si le poids atteignait de 5000 à 10000 kilos¹⁾.

Le nouveau tarif prescrivait avec force détails et précision la manutention pour la réception et la remise des marchandises, les conditions de transports funéraires, les instructions pour le transport de certains objets tels que: les explosifs, les acides, l'argent, les métaux précieux, les colis plus longs que 7 mètres, le bétail, les véhicules, les blés et légumes secs, différents liquides, etc.

On avait attaché une attention particulière à la rédaction des

¹⁾ Il y avait des prescriptions spéciales d'après lesquelles le tarif était réduit pour certains envois: fûts vides en retour, caisses vides, paniers, bouteilles vides, étoupe, farine, vin, blé légumes secs, verre, os (0,5); fruits et légumes frais, lait, betteraves, prunes, framboises, ciment de pays, la terre, etc. (0,4); les minerais, la glace, le fumier, la chaux (0,3 toujours par 100 kilos et par kilomètre, avec une taxe de manutention de 10 centimes par 100 kilos). Des tarifs exceptionnels accordaient une diminution sensible ou calculaient favorablement le taux du prix de transport du bétail (espèce de bétail et qualité de fourgon), le charbon des mines du pays, la betterave (expédiée à Belgrade), la pulpe de betterave (expédiée de Belgrade), le chanvre brut en tiges (seulement pour certaines gares: Markovatz, Lescovatz, Vranyska Banya).

règlements relatifs aux taxes accessoires, et on s'était efforcé d'indiquer les cas où elles devaient être perçues¹⁾.

Ce compendium des prescriptions, des tarifs, des taxes contenait ensuite des index, des nomenclatures, des tableaux d'articles, des classifications, des barèmes de toutes sortes. Dans la nomenclature, par exemple, on avait inscrit 300 catégories de marchandises avec 4.500 articles classés par ordre alphabétique; dans un tableau étaient indiquées les distances kilométriques entre les 67 gares de la voie normale serbe de ce temps-là.

Les dispositions générales de ce Tarif étaient valables également pour les lignes à voie étroite. Seuls les prix de transport différaient. La grande vitesse coûtait 3 centimes par 100 kgr et par kilomètre, avec 20 centimes de taxe de manutention; la petite vitesse coûtait 1 centime et demi (1ère classe) et 1 centime (2ème classe); 1.009 et 0,08 pour les marchandises des classes A, B et C.²⁾ Cette partie aussi contenait des tableaux et des barèmes (pour les distances de 8 à 250 km pour chaque ligne).

La promulgation du Tarif était suivie d'un grand nombre de circulaires et d'instructions ayant pour but de rendre l'emploi de celui-ci plus facile et de donner une interprétation exacte des clauses qui n'étaient pas rédigées avec assez de clarté. Quelquefois, c'était pour combler certaines lacunes.

d) La Politique tarifaire de la Serbie dans le trafic international

Lorsqu'on décida, à la première conférence ferroviaire de Vienne, d'établir le trafic direct entre la Serbie l'Autriche-Hongrie, la Turquie et la Bulgarie, on envisagea aussi un tarif direct commun, valable pour les quatre pays. De 1889 à 1908, celui-ci passa par plusieurs phases. De nombreuses modifications y furent apportées. En 1909, on crut atteindre non seulement la forme parfaite, mais aussi la teneur substantielle, et on procéda à l'établissement d'un «Tarif direct complet à quatre».

Ce Tarif contenait les clauses relatives au transport des voyageurs et des bagages, dont nous avons parlé plus haut.

¹⁾ Ce chapitre du Tarif des chemins de fer serbes énumérait 20 taxes différentes: la taxe de manutention, la taxe de visa des lettres de voiture, la taxe de timbrage des lettres de voiture, la taxe de chargement et de déchargement, la taxe d'élévateur, de pesage, de comptage, de magasinage, taxe de couvertures, d'accessoires, remboursement, taxe pour le changement des instructions d'expédition, taxe d'abreuvement, taxe d'arrosage, taxe d'alimentation du bétail, taxe de sable, taxe de désinfection, etc. — Dans ces taxes accessoires, il avait été introduit aussi une amende conventionnelle, ce qui était une erreur, cette amende étant une affaire à part, applicable dans le cas d'acte irrégulier, illégal, commis par l'usager des chemins de fer. Elle ne pouvait être considérée comme une taxe accessoire, mais bien comme une disposition tarifaire pour une procédure judiciaire simple des chemins de fer contre l'expéditeur fautif, qui n'aurait pas suivi les prescriptions prévues par le tarif.

²⁾ Sur les lignes à voie étroite existaient aussi des tarifs spéciaux (0,075; 0,06 et 0,045, avec 10 centimes de taxe) et des tarifs exceptionnels (0,03 centimes par 100 kg et kilomètre, avec 10 centimes de taxe).

Quatre parties étaient consacrées au transport des marchandises dans le trafic «à quatre»: la première contenait les dispositions générales: la deuxième traitait du trafic entre les chemins de fer serbes et les chemins de fer d'État et privés en Autriche; la troisième s'occupait des relations avec la Hongrie et la Bosnie—Herzégovine, et la quatrième indiquait les rapports des chemins de fer serbes, turcs et bulgares.

Les dispositions générales prescrivaient que les langues officielles dans le «trafic à quatre» seraient l'allemand et le français, dont on devait se servir au cours du travail et dans l'application de ce tarif.

Les prix du transport étaient calculés suivant le poids et la distance parcourue et étaient perçus en or. Les sommes étaient arrondies de 10 c. en 10 c. et le prix minimum perçu était de 50 c. par envoi.

Dans le trafic direct il y avait aussi deux façons de calculer le prix de transport, suivant que la marchandise était envoyée en grande ou en petite vitesse. Si la marchandise était envoyée en grande vitesse, le calcul était fait en observant que la marchandise faisait partie de la catégorie des marchandises envoyées en grande vitesse normale ou en grande vitesse modérée, soit qu'elle faisait partie d'envois isolés ou de chargements de 5000 kilos. Le poids était calculé, par fraction, de 5 en 5 kilos.

La marchandise en petite vitesse était aussi répartie en plusieurs classes: 1) la marchandise classée dans la nomenclature en 1ère et 2ème classes; la marchandise par wagon, avec les classes A, B et C; 3) la marchandise à tarif exceptionnel et 4) la marchandise volumineuse.

Dans les prescriptions générales, qui étaient presque identiques à celles du tarif local serbe, on parlait de la façon dont devait être traitée la marchandise à transporter.

Il est vrai que dans le tarif direct il y avait des conditions supplémentaires, mais la différence était négligeable et ne se rapportait qu'à certains articles. La question de perception de taxes accessoires dans le trafic direct y était réglée de même. Comme tous les articles ne pouvaient pas être expédiés en tarif direct, il s'y trouvait également une liste alphabétique des articles qui pouvaient être expédiés suivant le tarif direct. A part cette liste, il était fait une classification de ces articles avec les règlements de leur admission dans le tarif direct «à quatre». Mais comme ces articles, transportés en tarif direct, devaient traverser plusieurs frontières et tombaient sous le coup des règlements douaniers, il était indiqué aussi dans ce tarif la procédure douanière à suivre en Serbie, en Autriche, en Hongrie, en Turquie et en Bulgarie.

Les taxes à calculer établies dans des positions du «tarif à quatre», pour le transport par les chemins de fer serbes, étaient les suivantes: pour la marchandise transportée en *grande vitesse* normale: 3 centimes; pour la marchandise transportée en *grande vitesse* à prix réduit pour les quantités jusqu'à 5000 kilos: 2 centimes; pour le transport à prix réduit par 5000 kilos: 1 centime 5, toujours par 100 kilos et par km. et avec 10 centimes de taxe de manutention. — Pour

la marchandise transportée en *petite vitesse*: objets volumineux: 3 centimes; 1^{ère} classe: 1 centime 5; 11^{ème} classe: 1 centime 9, toujours par 100 kilos et par km. et 5 ou 8 centimes de taxe de manutention; classe A par 5000 et 10000 kilos: 1 centime et 8 centimes de taxe de manutention; classe B: 0,8 centime par 100 kilos et par km. et 5 centimes de taxe de manutention par 100 kilos; classe C: 0,6 centimes par 100 kilos et par km. et 5 centimes de taxe de manutention par 100 kilos.

Pour la marchandise en transit et par wagon complet, les positions «modérées» suivantes étaient autorisées: classe A: 0,9 centime par 100 kilos et par km. et 5 centimes de taxe de manutention par 100 kilos; classe B: 0,7 centimes et classe C: 0,6 centimes par 100 kilos et par km. avec 5 centimes de taxe de manutention par 100 kilos.

Pour le trafic entre Constantinople, Salonique et Varna, d'un côté, et Belgrade, soit comme point terminus, soit en transit, de l'autre, des tarifs «modérés» étaient appliqués, à savoir: pour la grande vitesse 3, 2 et 1½ centimes par 100 kilos et par km. et 10 centimes de taxe de manutention par 100 kilos; pour la petite vitesse de 1^{ère} et de 11^{ème} classe: 1 centime par 100 kilos et par km. et 8 centimes de taxe de manutention par 100 kilos; pour la classe A, pour les chargements de 5000 kilos: 0,06 centimes et par wagon complet de 10000 kilos: 0,05 centimes par 100 kilos et par km., et 8 centimes de taxe de manutention par 100 kilos; pour les classes B et C: 0,05 centimes par 100 kilos et par km., avec 5 centimes de taxe de manutention par 100 kilos.

Dans ce Règlement du tarif direct «à quatre» existaient encore des tarifs exceptionnels pour le transport: des animaux vivants, des gros stocks de marchandises, de la bière en quantité de 10000 kilos et des tonneaux vides en retour, des vins, du vinaigre, de l'eau de vie, de l'alcool pur et à brûler, des envois d'eaux minérales en quantité de 5 et 10 mille kilos, de la betterave, du fer et de l'acier façonné, du fer et de l'acier ouvré des machines agricoles en quantité de 5000 ou 10000 kilos, de différentes sortes de papier en 4 séries, de la verrerie en emballage simple ou sans emballage en quantité de 5000 et 10000 kilos, de la poterie en quantité de 10000 kilos non emballée, du ciment, de la pierre et des matériaux réfractaires, des pruneaux et de la marmelade de prunes par quantité de 10 tonnes seulement, l'ameublement par quantité de 5000 et 10000 kilos, du sel de cuisine par quantité de 10000 kilos, du tabac par quantité de 5000 et 10000 kilos, de la corderie en quantité de 10000 kilos, des céréales et légumes secs par quantité de 10000 kilos seulement, de la farine et des autres produits de meunerie, du bois européen, des combustibles, du minerai de chrome, de la viande fraîche, des oeufs, de la volaille en quantité de 5000 et 10000 kilos, du matériel de chemins de fer et autres véhicules, du pétrole par quantité de 10000 kilos, du plâtre par quantité de 10000 kilos, des allumettes et autres matières inflammables par toute quantité, des voitures de déménagement chargées ou vides, de la laine et des produits de laine, de l'ardoise en quantité de 10000 kilos, des fruits frais emballés ou en

vrac, en quantité de 5000 et 10000 kilos, des cocons de soie, des sacs et emballages en jute, du malt en quantité de 10000 kilos, du papier de bois et du carton, de la porcelaine par quantités de 5000 et 10000 kilos, du lignite, du chlorure de baryum, du chlorure de potassium et du sulfate de soude, des câbles de diverses longueurs, de l'amidon, de la mélasse, du liège, du plomb et des produits du plomb, des os, ainsi que de la marchandise qui serait avariée si l'on ne l'expédiait pas en grande vitesse.

Le calcul du prix de transport via Belgrade se faisait en additionnant les positions des fractions d'un côté et de l'autre du milieu du pont de la Save, c'est à dire la position calculée de la gare de départ jusqu'au milieu du pont, plus la position du milieu du pont jusqu'à la gare de destination. On obtenait ainsi le coût de transport d'une gare à l'autre pour 1000 kilos de marchandise.

Pour les gares bulgares et turques, le prix était calculé à partir de toutes les gares serbes, ce qui permettait d'avoir immédiatement le coût, sans se livrer à des opérations d'arithmétique.

Toutes les gares serbes n'étaient pas mentionnées dans le tarif. Y figuraient seulement: Aléksinat, Belgrade, Belgrade - Abattoirs, Vélika Plana, Vladitchine Han, Vranje, Valjevo, Grdelitza, Yagodina, Kragujevac, Koussadak, Krouchévac, Lapovo, Leskovac, Markovac, Mladénovac, Niche, Ossiponitza, Paratchine, Pirote, Priboj, Ralya, Ristovac, Ripagne, Smédérévo, Sikiritza, Stalatch, Tchitchévac et Tchoupriya. D'autre part il y avait beaucoup de gares étrangères qui n'étaient pas comprises non plus dans le tarif direct. Ainsi devait-on procéder à un calcul spécial pour taxer la marchandise destinée à une gare qui n'était pas inscrite sur le Tarif direct. On tenait compte de la distance jusqu'à la gare «directe» la plus proche. Ce genre de taxation s'appelait «le transport à interruptions».

A part le calcul du taux de tarif pour le transport de la marchandise en trafic direct, le devoir du personnel des chemins de fer était de choisir «la route» par laquelle la marchandise devait être acheminée. Ce choix de direction était subordonné à l'époque à laquelle la marchandise devait être expédiée. De Belgrade au sud, pour toutes les gares serbes, bulgares et turques, il n'existait qu'une voie par laquelle la marchandise pouvait être transportée. Mais au nord de Belgrade, pour les anciens chemins de fer autrichiens, il existait plusieurs voies d'acheminement. On les trouvait et déterminait dans «les prescriptions d'acheminement».

Le «Tarif direct à quatre» prévoyait encore des cas d'envois arrêtés et réexpédiés au gré des expéditeurs, ainsi que l'expédition exceptionnelle des animaux sur pied, de la volaille tuée, de la viande fraîche, du poisson, du beurre, des oeufs, des fruits frais, etc. Mais la «technicité» de ces prescriptions sort du cadre de notre étude.

e) «Instruction commerciale»

C'est sous cette dénomination qu'un manuel destiné au personnel des chemins de fer serbes fut publié par la Direction des chemins de fer serbes en 1887. Il s'agissait de mettre à la disposition

des agents ferroviaires un recueil où certaines règles, qui demandaient à être éclaircies, étaient commentées.

La première partie expliquait les prescriptions générales du service des voyageurs, c'est à dire la façon dont on devait agir vis-à-vis des usagers des chemins de fer. On y trouvait la description de toutes les catégories de billets qui servaient de preuve que le droit de transport avait été acquitté (Articles 7 à 16). On indiquait la procédure à employer par les gares pour demander des billets à la Direction, pour les recevoir, pour les garder, et pour les délivrer aux voyageurs; on indiquait encore ce que l'on devait faire en cas d'erreur dans la distribution des billets, leur estampillage ou annulation erronés, leur emploi pendant le voyage même et les divers cas qui pouvaient se produire (Articles 16 à 33). En outre, afin que la Direction puisse exercer un contrôle constant sur la vente des billets qu'elle avait envoyés à la gare, il y était prescrit la façon de faire les comptes et décomptes des billets et d'établir les documents concernant le trafic des voyageurs. Le caissier responsable devait faire ses comptes tous les mois et les envoyer au Contrôle des recettes, qui, après les avoir vérifiés, lui en donnait une décharge.

La deuxième partie de l'*Instruction commerciale* déterminait la procédure à employer lors du transport des bagages suivant la prescription et les règlements pour le transport des voyageurs, des bagages et des chiens (Articles 44—65). Là aussi, l'employé devait établir des documents de comptabilité relatifs au transport des bagages et des chiens, et les envoyer au Contrôle des recettes (Articles 66—68).

La troisième partie prescrivait la tenue de la comptabilité pour le transport des marchandises, les heures auxquelles la marchandise était acceptée par les gares, la façon dont la marchandise devait être apportée et déchargée dans les locaux de la gare, ainsi que le contrat à faire entre la gare et l'expéditeur, c'est à dire: la lettre de voiture accompagnant la marchandise et sur laquelle la gare appose son cachet.

C'est surtout sur l'expédition des marchandises qu'insistaient les commentaires de l'*Instruction commerciale*. Elle expliquait que la lettre de voiture garantissait les intérêts des deux contractants: des chemins de fer et de l'expéditeur, et le fait même de l'avoir acceptée prouvait que les chemins de fer avaient pris la marchandise à leur charge. Au cas où la lettre de voiture n'était pas acceptée ou était acceptée avec des réserves reconnues et admises par l'une des parties, la réception de la marchandise était soumise aux mêmes restrictions. L'employé qui avait reçu la lettre de voiture était considéré comme le représentant autorisé des chemins de fer (Articles 365—484). Une fois le contrat ainsi conclu, on passait à la deuxième étape de l'expédition, c'est à dire au chargement de la marchandise dans les wagons, qui devait être fait au mieux des chemins de fer (la bonne utilisation de la place et du pouvoir de transport). De même, on devait préparer les documents accompagnant la marchandise de telle façon qu'on pouvait s'en servir en cours de route, le plus vite et le plus facilement possible, jusqu'à destination (Articles 484—545).

Dès que la marchandise était chargée dans les wagons, et les wagons rattachés au train par lequel elle devait partir, le travail de la gare expéditrice était terminé: la marchandise était alors confiée au personnel du train (Articles 546—551).

Comment on traitait la marchandise en cours de route, pendant le transport, comment on la surveillait, comment on la transbordait, comment on la transmettait aux gares de passage, de frontière, de transit et terminus — tout cela était expliqué ensuite dans l'*Instruction commerciale* (Articles 546—551).

Dès que la marchandise était arrivée dans la gare de destination, le personnel qui était chargé de la recevoir, devait procéder à sa réception, collationner les documents avec la marchandise, les enregistrer et de nouveau vérifier l'état de l'envoi (Articles 619—669). On avisait le destinataire de l'arrivée des envois et de leur livraison (Articles 672—727), en tenant compte que, dans la gare, on devait sauvegarder les intérêts des chemins de fer sans que ce fût au détriment des intérêts du particulier.

A part ces explications, on trouvait dans l'*Instruction commerciale* certaines indications complémentaires por les gares de départ, de passage et d'arrivée, en vue des amendes conventionnelles à infliger à l'occasion d'avertissement et paiement du remboursement par consignation (Articles 728—756).

Comme l'occasion d'expédier, dans le trafic direct, de la marchandise pour une gare qui ne se trouvait pas inscrite dans le tarif se présentait souvent, on se servait parfois de la feuille de paiement, dont le mode d'emploi était expliqué dans de nombreux articles de l'*Instruction* (767—794).

Le tarif serbe et les règlements accordaient à l'expéditeur certains droits de disposer de sa marchandise tant que celle-ci n'était pas remise au destinataire; l'*Instruction commerciale* complétait les dispositions relatives à ces droits (Articles 876—940).

L'*Instruction* expliquait aussi la manière d'agir dans les cas où surgiraient des difficultés à la livraison, et lorsque, pour une raison quelconque, la marchandise n'aurait pu être livrée (941—981).

Pour chaque objet admis à l'expédition, on devait, d'après certains documents (lettre de voiture, bulletin de transmission et de livraison, etc.) qui l'accompagnaient, savoir à tout moment, de l'instant où il avait été reçu à celui où il a été délivré, où il se trouvait. Tout objet qui se trouvait dans un entropôt ou en voiture sans être mentionné dans les documents, était considéré comme supplémentaire, tandis que celui qui était mentionné dans les documents et qu'on ne retrouvait plus était considéré comme perdu. De même, toute avarie au colis ou manquement de poids, devait être porté sur un procès-verbal, qui en constatait la raison, afin de pouvoir trouver le responsable. La procédure en cas de manquement, de supplément ou d'avarie du colis était expliquée, conformément à la réglementation, par les Articles 982 et 1038.

Toute la manipulation de la marchandise de sa remise au chemin de fer à sa livraison exigeait une tenue régulière et exacte des comptes et des documents, afin de pouvoir indiquer à tout

moment tout le trafic et le mouvement des documents et des objets en circulation. De même, tout encaissement ou déboursement, ainsi que tout mouvement de fonds, devait être remis, accompagné des documents utiles, au Contrôle des recettes. Pour que la manipulation dans ce cas-là soit uniforme, pour que les organes de contrôle puissent constamment surveiller la situation ainsi que le travail de l'employé responsable, l'*Instruction commerciale* avait prescrit les règles et dispositions suivant lesquelles tout cela devait être exécuté (Articles 1083—1384).

Pendant vingt-cinq ans, de 1887 à 1912, ce livre, constamment en usage, n'a pas été réédité; à ce titre seul, il mérite d'être signalé à ceux que l'histoire des chemins de fer yougoslaves intéresserait.

f) La loi pénale serbe et son rapport avec les chemins de fer

La loi pénale serbe en vigueur à cette époque, faite au temps où la construction des chemins de fer serbes venait de commencer, ne répondait guère aux progrès que ceux-ci avaient réalisés.¹⁾ Un seul article s'y reportait; il est vrai qu'il avait plusieurs alinéas.

Le législateur y avait d'abord englobé tous les cas dans lesquels le coupable d'un acte de malveillance, qu'il soit employé de chemin de fer ou non, aurait tenté ou accompli une détérioration ou un dégât, sans provoquer de suites graves dans la circulation ou, en général, dans les fonctions des chemins de fer. La peine s'élevait à trois mois de prison au plus et devait être prononcée par le tribunal et non pas par la direction des chemins de fer. Pourtant, une personne étrangère aux chemins de fer devait être punie autrement pour une détérioration faite dans les entrepôts ou véhicules. Un employé des chemins de fer, dans un cas pareil, devait être puni beaucoup plus sévèrement (Articles 302, a).

Le deuxième alinéa distinguait les détériorations de la voie ou du matériel roulant qui auraient provoqué du danger dans la circulation même. Le coupable devait être puni d'une peine de réclusion pouvant aller jusqu'à dix ans. Dans la seconde partie de cet alinéa, le législateur rendait responsable même ceux qui auraient accompli un acte qui, sans provoquer d'accident, aurait été une menace seulement: en vertu de cet article, devait être puni quiconque aurait placé, laissé ou jeté un objet sur la voie, ou aurait déplacé les rails; ou aurait poussé un wagon sur la voie par laquelle devait passer un train de voyageurs; ou, en déplaçant une aiguille, aurait dirigé un train sur une voie autre que celle où il devait passer; ou aurait actionné des signaux sans y être autorisé; ou aurait ouvert, par malveillance, les sémaphores, barrières, etc.; de même devait être puni tout employé de chemin de fer qui aurait omis, par négligence ou malveillance, soit pendant le service ou en dehors du

¹⁾ La loi datait de 1876; elle fut en partie modifiée en partie complétée au cours d'années.

service, les mesures de protection prescrites, ou commis une action contraire à la loi, à l'endroit où le train devait passer, en supposant que cet acte n'eût point fait de victime. Les circonstances aggravantes étaient plus grandes pour l'employé des chemins de fer que pour le particulier (Article 302, b).

Si l'acte cité plus haut avait causé une blessure grave, la peine pouvait aller jusqu'à quinze ans de prison ou de réclusion (Alinéa c.). Si le délit était commis involontairement, par imprudence ou négligence, les peines étaient atténuées; un mois, un an, deux ans (Alinéa d).

Les fonctionnaires et les employés des chemins de fer chargés de la surveillance de la voie ou du train pouvaient être condamnés jusqu'à cinq ans de prison si, par leur négligence, un train avait été mis en danger, mais si cela coûtait la vie à quelqu'un, ils pouvaient être condamnés jusqu'à dix ans de réclusion.

Les fautes passibles de cette condamnation pouvaient se diviser en deux groupes principaux: les délits imputables à la négligence du personnel d'exploitation dirigeant le train même; et les délits dûs à la négligence ou à l'incurie du personnel d'exploitation préparant le parcours du train. donc en dehors du train. Dans les deux cas et toutes les fois que par leur faute, c'est à dire par une négligence dans leur travail ou la non-observation des prescriptions de la réglementation, il arrivait un accident, les agents étaient condamnés. Le code pénal prévoyait encore une condamnation très sévère: la révocation définitive. Elle survenait comme conséquence d'une peine de prison ou de réclusion, ou comme peine principale dans le cas où il était prouvé que l'employé n'avait pas fait, dans son service, tout ce qu'il devait faire pour éviter l'accident. Les employés déclarés par jugement inaptes au service perdaient leur place et tous avantages acquis, et ne pouvaient plus être repris dans les services des chemins de fer (Article 302, e).

Le législateur avait prévu une peine assez grave (pouvant aller jusqu'à une amende de mille dinars ou de trois mois de prison) applicable à un chef qui n'aurait pas immédiatement relevé de ses fonctions un employé déclaré inapte au service, de même que pour un chef qui aurait repris un tel employé dans ses services. Mais pour que les chefs ne soient pas surpris dans leur bonne foi et ne commettent à leur insu la faute de reprendre un employé déclaré inapte au service des chemins de fer, le législateur les a protégés dans une certaine mesure, en prescrivant une même amende à celui qui bien que déclaré inapte, aurait repris le service.

Tous ces délits punissables par la loi pénale, étaient instruits d'office, par les tribunaux correctionnels, sur la demande de l'administration des chemins de fer serbes, de ses employés ou de particuliers. Les autorités des chemins de fer pouvaient être les auxiliaires des juges d'instruction, mais elles ne pouvaient pas remplir le rôle du tribunal. Après l'instruction, le dossier était remis aux tribunaux compétents du pays pour jugement et condamnation.

g) La loi sur la police des chemins de fer serbes

Pour que la sécurité du transport fût assurée et garantie, il était indispensable tout d'abord que la ligne fût en bon état, et que sa surveillance fût assurée régulièrement chaque jour. Une attention particulière devait être portée à l'état et au bon fonctionnement des aiguilles, ponts mobiles, plaques tournantes et treuils transbordeurs; puis, les barrières, les passages à niveau, les plaques-avertisseurs devaient être entretenus en bon état et installés partout où le besoin s'en faisait sentir. Après les lignes, c'était le matériel roulant qui devait supporter sans danger le maximum de vitesse autorisée. De même les installations sur le matériel de traction devaient être entretenues en bon état de fonctionnement (locomotives, tenders, wagons de marchandises et de voyageurs, fourgons). C'est par une «Loi sur la police des chemins de fer serbes» que les prescriptions en ce sens étaient données aux fonctionnaires et aux agents (Articles 1—19).

Pour réglementer et organiser la circulation cette loi prescrivait la manière de circulation des trains, le nombre d'essieux qui pouvaient composer un train, la vitesse de marche des trains, le moment où un train pouvait arriver dans une gare ou en sortir (Articles 20—52). Elle prévoyait aussi un certain nombre de délits spéciaux aux chemins de fer: a) atteinte portée aux ordres généraux réglementant le transport des voyageurs, soit qu'ils proviennent de la direction des chemins de fer, soit du personnel de la police ferroviaire (muni d'un uniforme spécial, d'un insigne ou d'une carte); b) circulation le long des voies de personnes non munies de carte d'autorisation; c) pénétration dans les locaux interdits au public; d) passage des voies avec des charrues; e) passage des voies et des passages à niveau avec du bétail; f) emploi des passages particuliers par des personnes autorisées ou non, mais contrairement aux conditions prévues par le service de surveillance; g) attente devant les passages à niveau fermés; h) détérioration de la ligne ferroviaire ou quoi que ce soit qui risque de déranger la circulation; i) montée et descente pendant la marche du train; j) amende prescrite pour ceux qui apporteraient dans les voitures des objets interdits par la réglementation et par la présente loi (Articles 53—62). Pour chacun de ces délits il était prescrit une amende de 50 dinars. Mais si l'un d'eux tombait sous le coup du code pénal, qui prévoyait des amendes plus fortes, c'étaient ces dernières qui devaient être appliquées, notamment dans les cas de détérioration de la voie ou de tout ce qui pouvait compromettre la régularité de la circulation.

Les fonctionnaires de la police des chemins de fer étaient autorisés à arrêter, provisoirement, quiconque commettait une action contraire aux dispositions de cette loi. Toute personne arrêtée dans ces conditions devait être remise aux autorités policières (Articles 63—64). La loi prescrivait en outre la façon d'afficher les dispositions policières (Article 65) et ses articles 66 à 71 indiquaient quels

étaient les fonctionnaires des chemins de fer qui pouvaient remplir les fonctions d'employés de la police des chemins de fer; quels étaient leurs devoirs envers le public, leur rayon d'action, leurs relations et rapports mutuels avec les autres employés de la police des chemins de fer et les autorités d'Etat et communales. Enfin, l'article 72 stipulait explicitement que la surveillance de l'exécution de ces prescriptions incombait à la Direction des chemins de fer serbes et aux autorités de contrôle de l'Etat.

h) La procédure douanière des chemins de fer serbes

Dans le but de simplifier la manipulation douanière des chemins de fer et de faciliter le passage des objets et des marchandises qui étaient transportés par les chemins de fer et étaient passibles de droits de douane, parce que venant de l'étranger ou exportés ou en transit par le pays, le Ministre des finances et le Ministre des travaux publics — conformément à la loi sur les douanes et à la réglementation sur le transport des voyageurs et des marchandises, — avaient prescrit une procédure spéciale appelée: «la procédure douanière des chemins de fer».

Dans sa première partie, cette procédure réglait les dispositions générales sur le temps, l'ordre et l'emplacement, où, quand et comment devaient être transportées les marchandises passibles de douane. On énumérait ensuite les devoirs de la douane, qui était chargée de veiller aussi sur les intérêts des chemins de fer pour que des dégâts ne soient pas causés aux colis visités. Il a été, enfin, précisé la responsabilité des employés des chemins de fer et leur devoir de ne laisser aucune marchandise et aucun voyageur passer outre la douane. Aucune marchandise ne pouvait être expédiée sans que les employés compétents des chemins de fer n'aient reçu les documents attestant que les opérations de douane prescrites étaient accomplies. Les prescriptions suivantes prévoyaient la qualité du matériel destiné au transport de la marchandise lors du passage à la douane, ainsi que la façon de s'en servir. De même, les rapports entre les organes ferroviaires et douaniers, relativement au service, étaient exactement déterminés.

Comme la loi sur les douanes classait la marchandise en: marchandise d'importation, d'exportation et du transit, la procédure douanière des chemins de fer avait établi l'ordre suivant lequel la douane devait faire les expéditions: premièrement les expéditions d'exportation, puis celles de transit et en dernier celles d'importation. Pour la marchandise d'importation, on devait veiller à ce qu'elle fût dans les wagons de marchandises, sauf les petits objets que les voyageurs transportaient dans leurs bagages. La procédure prévoyait tous les détails suivant lesquels on devait procéder avec la marchandise importée, comment on devait la décharger; la disposition des voitures à l'arrivée et à l'accostage des trains (Articles 20—24). Les articles 25—27 prescrivaient la déclaration du chargement à la douane, et les articles 28—37 la manipulation pour la

réception et la remise des documents ferroviaires et douaniers, ainsi que la collation de ces documents avec l'état effectif de la marchandise dans les magasins de la douane. Il était prévu de même comment on devait procéder avec les voyageurs et leurs bagages (Articles 38—44).

Il arrivait souvent qu'à cause du changement de dispositions de la part de l'expéditeur, la marchandise était réexpédiée à une autre douane pour dédouanement. Dans ce cas-là, la gare qui avait reçu la déclaration de changement marquait la demande sur la lettre de douane et expédiait la marchandise à la douane indiquée; l'employé des chemins de fer chargé de remettre la marchandise à la douane, devait la remettre à la nouvelle douane en échange d'un récépissé.

Si pour une raison quelconque on était obligé de décharger ou de transborder la marchandise soumise à la douane dans une gare démunie de douane, les organes des chemins de fer devaient appeler les autorités locales de la police ou de la mairie et procéder à l'opération en leur présence en dressant un procès-verbal sur l'état constaté de la marchandise. Le personnel des chemins de fer devait agir de même dans tous les cas similaires, pour être déchargé des responsabilités éventuelles (Articles 46—49).

Pour la marchandise de transit qui n'était pas passible du droit de douane, on n'exigeait que son transport sous scellés et sa remise par le personnel des chemins de fer à la douane contre un récépissé. Sur toute marchandise de transit devaient être collées des étiquettes avec l'inscription: «transit» (soit sur la voiture, soit sur les compartiments des voitures, soit sur les balles ou ballots contenant la marchandise).

Si la marchandise de transit devait être transbordée ou si, pour cause de changement de destination, elle devenait une marchandise d'importation ou vice-versa, on procédait comme pour la marchandise à dédouanement (Articles 56—62).

Quant à la marchandise à exporter, elle ne pouvait être expédiée qu'accompagnée des documents prouvant que la visite douanière avait été faite, aussi bien pour la marchandise qui payait un droit à la sortie que pour celle qui ne le payait pas. Les chemins de fer étaient obligés de diriger cette marchandise sur le dernier bureau de douane avant la frontière, où on délivrait un récépissé attestant que la marchandise avait été exportée. Avec la marchandise à exporter on devait procéder de la même manière qu'avec la marchandise d'importation ou de transit (Articles 63—75).

La procédure prescrivait la façon de traiter la marchandise déjà remise à la douane (Articles 76—79), mais ces prescriptions concernaient seulement la douane. Parmi celles qui concernaient le personnel des chemins de fer, le règlement de certaines irrégularités ou violation des lois et arrêtés douaniers présentait un intérêt particulier. Toute action du personnel des chemins de fer qui était en opposition avec ce règlement; qui, soit volontairement ou involontairement, par

négligence ou par ignorance, ou bien par mégarde, mettait en danger les intérêts du chemin de fer ou de la douane; qui gênait de quelque façon que ce fût le service ou le retardait sans justification était passible d'une amende. Toutes les fautes dans les documents accompagnant les envois devaient être constatées par la douane, qui devait ouvrir une enquête. Au cas où l'enquête faisait découvrir un abus, l'employé du chemin de fer qui avait causé les irrégularités devait en être tenu pour responsable.

D'après cette Procédure, les chemins de fer répondant de leur personnel, l'administration des douanes avait pris certaines garanties pour assurer ses droits: pour toute marchandise qui était confiée aux chemins de fer pour être transportée jusqu'à une douane ou transitée, les chemins de fer payaient les droits les plus élevés du tarif douanier s'ils ne l'avaient pas soumise à ces formalités. De leur côté les chemins de fer se retournaient contre leurs employés, bien que ce fût là, contraire au principe du droit même: les chemins de fer ne pouvant pas être à la fois juge et partie. Il eût été plus régulier que l'administration des douanes demandât aux chemins de fer la garantie du préjudice matériel égale au montant des droits dont elle avait été lésée et qu'elle cherchât elle-même le coupable parmi le personnel des chemins de fer pour l'inculper de contrebande et le punir. On reconnaissait aux chemins de fer le droit d'enquête, mais ces enquêtes n'avaient aucune valeur juridique, les chemins de fer n'étant pas compétents. Au fond, elles auraient dû être menées par les autorités douanières, aidées par certains fonctionnaires des chemins de fer en qualité d'interprètes et de techniciens des réglementations ferroviaires.

Le réseau, l'administration, la législation des chemins de fer, en une trentaine d'années, avaient fait un progrès considérable et s'étaient développés dans tous les sens. Dorénavant, la vie du peuple et l'extension des chemins de fer serbes s'entr'aideront, progresseront harmonieusement, évolueront vers un destin bien plus haut.

3) LES CHEMINS DE FER SERBES ET LA VIE INTERNATIONALE DE 1903 A 1912

a) La ligne verticale des chemins de fer serbes et le commerce entre l'Occident et l'Orient

L'ouverture d'un chemin de fer entre Belgrade, Salonique et Constantinople, d'un côté, et de l'Europe centrale et occidentale, de l'autre, a bouleversé les traditions des négociants et industriels étrangers, qui ne connaissaient jusqu'à ce moment-là que les côtes d'Alexandrie, Smyrne, Salonique, Constantinople et autres villes de l'Orient, et qui se contentaient de rechercher les marchandises dans les Echelles du Levant, sans se préoccuper de leurs origines ni du chemin par lequel ces marchandises arrivaient jusqu'à la mer. Une fois les chemins de fer construits, reliant deux mondes, les commerçants devaient remonter à la source des courants commerciaux, sous

peine de voir des concurrents plus avisés et plus énergiques les détourner à leur profit.

Or, la Serbie était à cette époque une de ces sources. La nouvelle ligne de chemin de fer, qui la traversait de part en part et qui bifurquait vers Salonique et Constantinople, venait de lui ouvrir une issue vers la mer. Sa richesse naturelle, et particulièrement la fertilité des régions traversées par les chemins de fer, ses montagnes pouvant être cultivées presque jusqu'au sommet, ses forêts, ses bois, ses taillis sur les hauteurs, ses bouquets d'arbres dans les plaines régularisant le régime des eaux, ses profondes couches de terre végétale, tout cela devait être mis en valeur et exploité non seulement par les populations du pays, mais aussi par celles des régions voisines et même lointaines.

Sur cette ligne se trouvaient deux grands centres, Niche et Skoplyé, situés au cœur même des Balkans. Les marchandises pouvaient donc y être importées pour circuler ensuite dans tous les coins de la Péninsule.

Avant la construction de la ligne verticale serbe, le commerce entre l'Europe occidentale et les Balkans était presque impossible. Pour arriver jusqu'à l'intérieur de la Serbie, il fallait utiliser les chemins de fer de l'Europe centrale dans les conditions les plus défavorables, en subissant notamment à Vienne ou à Trieste les exigences des réexpéditeurs locaux. Les marchandises de provenance occidentale étaient grevées de frais de transport énormes et ne pouvaient pas lutter contre les produits des industries similaires plus voisines du Danube. Après la construction de la ligne Belgrade—Vranjé et sa jonction avec la ligne turque qui allait à Salonique, les circonstances changèrent. En passant par Salonique, les marchandises provenant de l'Europe occidentale bénéficiaient des bas prix de transport sur mer et remontaient par la voie ferrée jusqu'en Serbie, sans avoir à emprunter les réseaux de nombreuses compagnies de chemin de fer. Pour le commerce français spécialement, la voie ferrée Budapest—Belgrade—Salonique était favorable.

Bien entendu, les voyageurs et les marchandises de valeur qui recherchaient les transports rapides employaient de préférence la voie de terre la plus développée, à destination de Smyrne, d'Alexandrie et de Port-Saïd. Les lignes de Marseille y perdaient un peu de leur fret pour les Echelles du Levant (le percement du St Gothard et la ligne de Brindisi leur avaient déjà enlevé en grande partie le bénéfice de cette circulation rapide). Cependant, les marchandises encombrantes et de prix modique (vins, cotonnades, ferronnerie, cuirs, savons, droguerie, conserves) ne cessaient pas d'emprunter la voie de mer pour pénétrer ensuite dans les Balkans.

Pour se rendre compte de la nouvelle situation, il faut remarquer que Niche, qui était le point central de tous les transports balkaniques, se trouvait à 900 km. de Vienne (et à peu près à une distance égale de Trieste), cependant que 450 km. seulement le séparaient de Salonique.

En outre, à l'époque, une grande partie des voies ferrées autrichiennes, étaient comptées parmi les plus chères d'Europe, grâce à un système de monopoles qui s'étendait aux chemins de fer et à la navigation fluviale. Les tarifs de la compagnie danubienne étaient quatre fois plus élevés que ceux des autres compagnies du même genre et les marchandises autrichiennes luttèrent difficilement contre les marchandises arrivant par mer jusqu'à Salonique et de Salonique vers Niche. En effet, la voie de mer ne coûtait presque rien. Le fret d'une tonne de marchandise envoyée de Londres à Salonique représentait à peine la dépense nécessaire pour transporter la même quantité sur 100 km de voie ferrée; les prix de transport pour une tonne de marchandises expédiées de Marseille étaient encore moins élevés.

Nous avons trouvé dans les archives du Ministère des Travaux publics serbes des documents fort curieux, qui indiquent les prix de transport appliqués en 1888 aux marchandises venant d'Europe occidentale ou d'Europe centrale aux Balkans par chemin de fer, par mer ou par voie mixte (ferrée et fluivale). Seule la ville de Budapest avait avantage à expédier ses marchandises par voie ferrée, car le transport jusqu'à Salonique (1.015 km) coûtait 40,60 francs, cependant que la même unité envoyée d'abord par chemin de fer jusqu'à Riyéka (651 km) puis par mer coûtait 48,51 frs, c'est à dire 7,94 frs de plus. D'autres villes comme Vienne, Prague, Chemnitz, Leipzig, Hanovre, Nuremberg, Mayence, Cologne et Munich, gagnaient à envoyer leurs marchandises par voie de mer en les faisant passer par le port le plus voisin: Riyéka, Trieste, Hambourg, Brême, Venise, et à les diriger ensuite vers Salonique¹). Le transport par bateau des ports de Riyéka, Trieste, Hambourg, Brême et Venise à Salonique ne coûtait que 22 à 30 frs; on gagnait souvent ainsi 5, 20, 30 et même 50 frs en utilisant ce mode d'expédition.

La marchandise envoyée de France à la même époque pouvait emprunter la voie ferrée sur tout le parcours, ou jusqu'à Rastisbonne, d'où elle continuait par le Danube jusqu'à Belgrade, ou par voie de mer de Marseille à Salonique. Le transport par voie mixte était de 15

¹) Tableau des prix comparés:

Points de départ	Via Belgrade		Par chemin de fer et par mer			
Vienne	1,295 km.	51,72	46,84 frs	(596 km. jusqu'à	Trieste	25,84 frs)
Prague	1,548 "	65,92	60,54 "	(951 "	"	38,04 frs)
Chemnitz	1,859 "	74,10	51,92 "	(548 "	Hambourg	21,92 frs)
Leipzig	1,961 "	78,44	47,84 "	(446 "	"	17,84 frs)
Hanovre	2,226 "	89,84	39,32 "	(183 "	"	7,34 frs)
Nürnberg	1,810 "	72,40	54,22 "	(733 "	Vienne	29,32 frs)
Mayence	2,089 "	83,56	45,96 "	(399 "	Brême	15,96 frs)
Cologne	2,224 "	89,96	39,56 "	(239 "	"	9,56 frs)
Munich	1,760 "	70,40	47,40 "	(560 "	Venise	22,40 frs)

à 20 % moins cher que celui par la voie ferrée¹). Mais c'est surtout le transport maritime qui était intéressant pour la marchandise provenant de France. Si elle était admise en cueillette, une tonne, une «tête» ou un mètre cube étaient transportés de Marseille à Salonique pour 5 (charbon, moutons), 10 (chaux en sacs, céréales), 18 (instruments agricoles, meubles, voitures), 25 (verrerie, cristallerie, papier à cigarettes, pruneaux, viandes salées, chanvre et 50 francs (objet d'habillement articles de Paris, cotonnades, boeufs). Par chargements complets, le coût était de 6 à 7 francs, par voiliers, et de 8 à 9 francs par vapeurs (céréales: 10 à 12 francs).

En observant les prix de l'époque, on peut constater que les marchandises en provenance de Salonique pouvaient arriver jusqu'à 25 km de Belgrade au même prix que celles qui venaient à Belgrade par la ligne de chemin de fer: Riyéka (Fiume)—Sissak—Belgrade.

Cependant, à cette époque, les marchandises autrichiennes envahissaient la Macédoine, la Vielle Serbie et la Roumélie, tandis que les marchandises françaises qu'on rencontrait à Salonique, Skoplyé, Koumanovo et ailleurs avant même que la jonction Salonique—Belgrade ne fût accomplie, ne s'y trouvaient pas dans la proportion que laissait espérer l'avantage des transports par mer de Marseille à Salonique.

A quoi tenait donc cette insuffisance? D'abord, l'Autriche bénéficiait du «libre commerce frontalier» («Grenz-verkehr»). Ensuite, les accords internationaux n'étaient pas encore conclus. Au début il n'existait aucun tarif direct entre Salonique et Belgrade: les tarifs étaient calculés par les Compagnies sur les besoins locaux.²) D'autres

¹) Voici un tableau qu'avait présenté au Ministère des Travaux publics la maison d'expédition Schoenker et Cie et Dietrichstein, et qui indiquait les prix de transport de Paris à Belgrade.

Espèces de marchandises	quantités	Chemin de fer sur tout le parcours			Voie ferrée et Danube		
		parties isolées	par wagon de 5000 kg.	par wagon de 10000 kg	parties isolées	par wagon de 5000 kg	par wagon de 10000 kg
Fers et aciers — — — —	1.000 kg	189 fr 60	92 fr 50	67 fr 50	"	60 fr 50	56 fr 60
Instruments agricoles — — —	"	"	128 — 30	72 — 50	"	"	64 " 50
Chaux en sacs — — — —	"	213 — 10	134 — 90	71 — 60	"	"	"
Charbons — — — —	"	"	"	"	"	"	"
Meubles — — — —	"	295 — 80	175 — "	152 — 20	185 fr	135 fr	120 fr 50
Objets d'habillement — — —	"	295 — 80	"	"	185 —	"	"
Articles de Paris — — — —	"	295 — 80	"	"	185 —	"	"
Verrerie, cristallerie — — —	"	295 — 80	179 — 80	153 —	185 —	135 —	120 — 50
Cotonnades — — — —	"	295 — 80	164 — 20	150 — 80	185 —	"	"
Papier à cigarettes — — — —	"	260 — 60	162 — 60	146 — 60	172 —	124 —	111 — 50
Voitures — — — —	la pièce	350 — 85	"	"	"	"	"
Vins — — — —	1.000 kg	"	118 —	94 — 50	"	"	"
Boeufs — — — —	têtes	"	"	"	"	"	"
Moutons — — — —	"	"	"	"	"	"	"
Pruneaux — — — —	ld	"	"	"	"	"	"
Viandes salées — — — —	1.000 kg	213 —	172 — 80	158 — 70	"	"	"
Céréales — — — —	"	"	164 —	147 — 60	"	"	"
Chanvre — — — —	"	"	64 — 78	64 — 78	"	"	"
	"	"	133 —	91 —	"	"	"

²) Le tronçon Salonique—Skoplyé, d'une longueur de 244 km, avait le tarif suivant: le classe, 40 frs 50; IIe classe, 39,50; IIIe classe 32,50. — Le tronçon Vranýé—Belgrade, d'une longueur de 367 km, avait le tarif suivant: le classe, 74,50; IIe classe, 56,66; classe A, 45,54; classe B, 37,70; classe C,

difficultés s'y ajoutaient. Un expéditeur désirant envoyer sa marchandise de Salonique à Belgrade était obligé de déposer au préalable une certaine somme représentant la taxe approximative. Une fois la marchandise arrivée à Skoplyé, on dressait de nouvelles lettres de voiture, et les envois de moins de 5 tonnes étaient l'objet d'un transbordement.

Même après cette période essentiellement passagère, lorsqu'on régla les tarifs directs et que les chemins de fer serbes améliorèrent le trafic sur leur ligne verticale, le commerce français ne pénétrait point suffisamment en Serbie. Pourquoi? D'abord, la France ne se rendait pas complètement compte des richesses naturelles de la Serbie. Puis, les produits français, d'une qualité supérieure aux produits autrichiens, paraissaient plus chers aux populations balkaniques, dont le pouvoir d'achat et le goût n'étaient pas encore assez élevés. Par ignorance, et par pauvreté, elles tenaient à déboursier le moins possible. Il fallait du temps pour leur faire comprendre qu'il y a économie à payer plus cher une chose qui dure plus longtemps. Il y avait aussi le manque évident de publicité.¹⁾ Et, pour beaucoup, la façon hautaine dont les commerçants français traitaient un public habitué à l'attention prévenante et à l'assiduité entreprenante des représentants autrichiens et allemands. Les premiers cherchaient à réaliser des bénéfices de 40 %, cependant que les seconds se contentaient de 6 % — en se rattrapant sur la quantité; ceux-ci accordaient un long crédit, ceux-là exigeaient le paiement au comptant.

Depuis 1865 jusqu'à 1885, la moyenne des importations françaises à Salonique, et plus loin en Serbie, a été environ de 5 à 6 millions. A partir de 1885 jusqu'à 1890, ces importations avaient l'air de subir une certaine dépression et de rester stationnaires. Toutefois, le mouvement réel des affaires françaises à cette époque ne pourrait être évalué qu'en tenant compte du fait qu'un grand nombre d'articles français entraient en Serbie sous l'étiquette autrichienne par suite des réexpéditions inévitables de Vienne ou de Trieste. Mais au fur et à mesure que la Serbie progressait, elle se dégageait de l'influence austro-hongroise. Au début du XX^e siècle, l'orientation spirituelle des Serbes vers la France s'effectua presque nettement. Un grand nombre d'intellectuels serbes-juristes, littérateurs et médecins ayant terminé leurs études à Paris, Nancy, Grenoble, Montpellier, rentrèrent dans le pays et donnèrent à la presse, aux revues, à la science, à l'administration, à la vie sociale un cachet «parisien». Un engouement même se manifesta. Le livre français y fut en vogue. On s'habillait à la parisienne. (C'est encore Vienne qui servait d'intermédiaire, mais plus

36,60. Aussi une marchandise appartenant à la 1^{ère} classe payait-elle par tonne, de Salonique à Belgrade, une somme d'environ 134 francs pour un parcours de 696 km, tandis que la même marchandise de Fiume à Belgrade, pour un parcours de 745 km, ne payait que 36 francs environ par tonne.

¹⁾ La preuve éclatante est le résultat obtenu sur les divers marchés d'Orient par certains articles français, qui jouissaient à l'époque d'une véritable popularité, due justement à une propagande habilement faite. Les industriels français y lancèrent la «chaussure française», extrêmement simple et bon marché. La marque française devint si connue, si répandue qu'on n'en voulait point d'autres.

tard on ira directement à la source de la mode). La guerre douanière contre l'Autriche amena un examen attentif des relations commerciales franco-serbes. Le Roi Pierre Karageorgévitch, à la fois francophile et russophile, patronait l'influence française. Les armes de guerre, surtout les canons, furent commandées en France. Les traités de commerce conclus jadis entre la Serbie et la France, sans résultats pratiques jusque là, commencèrent à jouer grâce surtout à la clause de la nation la plus favorisée. Ce mouvement, plutôt politique que commercial, dominait les difficultés techniques en sacrifiant l'entérêt économique aux raisons d'État.

D'autre part, la Serbie ne cessait de tourner ses regards vers la Russie. Une influence littéraire et sociale s'était exercée sur les générations des années 70 du XIX^e siècle¹⁾, et sur les émigrés politiques qui avaient séjourné en Suisse, en contact avec les grands sociologues russes en exil, vers les années 1880—1900, avant l'avènement des Karageorgévitch. En sorte que, de 1903 à 1912, nous assistons à un renouveau de l'influence russe en Serbie, telle qu'elle ne s'était pas exercée depuis la fin du XVIII^e siècle, depuis l'époque des grandes migrations serbo-russes.

Pendant la période à laquelle nous sommes arrivés dans ce chapitre, c'était donc une orientation franco-russe qu'avait adoptée la Serbie. Certes, l'axe des relations de la Serbie avec l'étranger est encore dans la direction de l'Autriche-Hongrie, mais elle incline déjà ou tend à passer par dessus pour se fixer sur d'autres pays occidentaux. Nous allons vers une meilleure répartition des influences étrangères en Serbie.

b) La ligne transbalkanique

La véritable expression de cette émancipation aussi bien économique que politique que la Serbie cherchait à réaliser à l'égard de l'Autriche-Hongrie, était une activité constante des gouvernements de Belgrade en vue d'établir le tracé et de construire les tronçons de la ligne de chemins de fer transbalkaniques.

Comme la «question d'Orient» et impliqué dans celle-ci, le problème du «chemin de fer balkanique», dénommé également adriatique, a été souvent agité dans les journaux, pourparlers internationaux, documents de chancelleries.

Dans un de nos chapitres précédents nous avons exposé la politique des chemins de fer de l'Autriche-Hongrie, ainsi que son plan déterminé, d'après lequel on devait exécuter la construction de la ligne Ouvatz—Mitrovitza, et relier ainsi la Mer Adriatique à Salonique, en excluant la Serbie et les Yougoslaves qui vivaient alors sous son pouvoir. Nous avons constaté l'émotion qu'avait suscité ce projet parmi les Yougoslaves et les autres peuples s'intéressant à la question. Une fois son plan découvert, l'Autriche-Hongrie l'ajourna à plus tard et feignit de se joindre aux autres puissances en vue d'examiner

¹⁾ C'est à Kragouévats que Svétazar Markovitch, élève de révolutionnaires russes, jeta les bases du radicalisme serbe.

le projet serbe des chemins de fer qui reliait le Danube à l'Adriatique, en se soudant à la Mer Noire et, par les chemins de fer roumains, aux chemins de fer de la Russie.

Cette ligne devait avoir son point de départ à Radouïévatz, port sur le Danube, avec, d'un côté, une voie allant, par Calafatu ou Kraïova, sur Bucarest et Buzau—Braila, pour rejoindre le réseau russe entre Galatz et Réni, et, de l'autre côté, une voie se dirigeant sur Knyajévatz, ville de la Serbie de l'Est, par Niche et, de là, par Kourchoumliya vers la frontière turque, pour passer par Mitrovitza et arriver au Monténégro, à Podgoritza et Vir-Pazar, avec l'aboutissement à Bar (Antivari), où existait un vaste port adriatique.

C'est surtout le Monténégro qui s'intéressait à cette ligne et qui soutenait le plan de sa construction. Le Roi Nicolas demandait des conseils au corps diplomatique à Tzétigné (Cettigné)¹⁾ et se laissait tenter par la construction de la ligne Vir-Pazar—Bar (Antivari) à voie étroite.

En Serbie on étudiait également un autre projet du chemin de fer transbalkanique. Il partait aussi du Danube et se dirigeait, par Knyajévatz et Niche, à Kourchoumliya, mais de là il devait passer à travers les monts de Goliak, déboucher, par Prichtina, dans la plaine de Kossovo, couper la ligne Mitrovitza—Salonique, arriver à Férizovitch et Prizrène, et, en longeant la vallée du Drine, aboutir à Saint-Jean-de-Medua. Ce projet du gouvernement de Belgrade — chacun son tour! — éliminait l'Autriche de toute combinaison. On n'avait plus à passer sur le territoire ou sur les frontières du Sandjak, ou à négocier avec l'Autriche, ni à craindre son contrôle sur la tête de la ligne adriatique, qu'on aurait eu à subir à Bar (Antivari) où la Monarchie avait un droit de police maritime et sanitaire (d'après l'article 29 du Traité de Berlin). Le gouvernement monténégrin avait essayé de persuader le gouvernement serbe que les droits de l'Autriche dans le port de Bar (Antivari) n'avaient aucune importance politique et qu'ils ne limiteraient nullement la liberté du trafic, mais Belgrade aimait mieux avoir à faire uniquement avec les autorités turques dans le port de Saint-Jean de Medua.²⁾ Ce tracé était également avantageux pour la

¹⁾ Lorsque M. Charles Loiseau, un des principaux initiateurs du *Simplon-Orient Express*, se trouvait à Tzétigné, le Roi Nicolas le consultait à ce sujet et soulevait un grand nombre de questions. «Le prince Nicolas mettait alors des conditions inacceptables», nous dit M. Loiseau, lorsque nous lui avons demandé ses souvenirs sur le projet de construction des chemins de fer au Monténégro. «Par la suite, il s'est laissé persuader par le groupe Volpi, derrière lequel il y avait la Banca commerciale, déjà concessionnaire du port d'Antivari». On réalisa le chemin de fer à voie étroite de Vir-Pazar à Bar (Antivari).

²⁾ Le Gouvernement serbe n'a pas été seul à proposer le second tracé du Danube—Adriatique. En 1904, le comte de Béarn et un groupe de financiers demandèrent à Constantinople, à Chakir—Pacha, la concession de la ligne qui faisait plus tard l'objet du projet serbe. Les études de cette ligne furent entreprises par le groupe financier en question, et, après un échange de correspondance entre Chakir-Pacha et la Porte, on croyait que la concession allait être accordée. Cependant, la Porte posa de nouvelles conditions, notamment l'étude d'une voie de raccordement de Skoplyé, par Prizrène, vers l'Adriatique (voir la *Berliner Tageblatt* du 15 février 1902, article de fond, sans signature).

Turquie. Il amenait de Vienne, par Belgrade—Niche—Férizovitch—Saint-Jean-de-Medua, le commerce européen sans passer par les défilés étroits de Patchanik, situés entre Skoplyé et Férizovitch, et servant de clef à un noeud de routes stratégiques favorables à la Turquie. D'autre part, ce tracé lui assurait un débouché direct sur la Mer Adriatique, en traversant uniquement le territoire turc.

Cependant, la Porte hésitait à se mettre d'accord avec la Serbie. En 1908, la démarche serbe fut accueillie à Constantinople encore avec des réserves.

C'est que d'autres influences s'y exerçaient aussi. L'Allemagne, qui exploitait un chemin de fer de Salonique à Bitoly (Monastir), s'était fait concéder la prolongation de cette ligne jusqu'à Dratch (Durazzo), et réclamait le droit de préférence pour l'exécution de la ligne de Valona. Elle voulait ainsi relier la Mer Egée à la Mer Adriatique pour avoir en main tout le commerce de la Macédoine — étape sur sa route de l'Est. De son côté, la Bulgarie, qui n'oubliait par l'époque de ses grands souverains du Moyen-Age et de sa lutte, souvent victorieuse, pour l'hégémonie des Balkans, cherchait à entrer en communication directe avec la Macédoine et, par elle, avec Salonique. Elle demandait à la Porte la concession d'une ligne qui, de Tchustindile (Kustendil), devait, d'un côté, par Skoplyé et Koumanovo, aller à Sofia, et, de l'autre côté, se diriger vers Bitoly, d'où elle irait vers la côte albanaise et l'Adriatique. Les Bulgares désiraient en même temps réaliser un autre projet qui avait pour but de relier Sofia à la Mer Egée par une ligne de chemins de fer qui irait de Doubnitza, par la vallée de la Strouma, vers Sérès et aboutirait en face de Salonique dans le golfe d'Orfani. Les Bulgares tenaient, en effet, de faire de Sofia le centre d'un réseau qui aboutirait sur le Danube, la Mer Egée, l'Adriatique, l'Europe centrale, la Roumanie et la Russie.

Les grandes puissances européennes avaient un grand avantage à ce que la ligne Danube—Adriatique fût construite le plus rapidement possible. La Russie voulait accroître l'exportation de ses produits dans les Balkans, et rendre son influence plus directe. L'Italie, qui avait toujours des tendances manifestes à pénétrer économiquement dans la Péninsule balkanique, et plus particulièrement au Monténégro et en Albanie, considérait la ligne balkanique comme très utile, surtout au point de vue des moyens qu'elle offrait pour contrebalancer l'influence que Salonique exerçait au détriment de Brindisi. La France y voyait un tronçon de la route conduisant de Marseille vers la Russie. L'Angleterre, dont la puissante marine ne cherchait qu'à élargir son champ d'action, voyait dans les ports de l'Adriatique où aboutirait le chemin de fer transbalkanique, de nouvelles escales pour ses vapeurs. Aussi c'est une compagnie franco-italo-russe, au capital de 100 millions, qui obtint la construction de la future ligne Danube—Adriatique. La France y était intéressée pour 45 millions, l'Italie pour 35, la Russie pour 15 et la Serbie pour 5.

A la fin du mois de juillet 1908, une conférence d'ingénieurs français, italiens, russes, serbes et turcs, dans une réunion tenue à Paris, établit un nouveau tracé de la ligne Danube—Adriatique, qui

devait passer, en quittant le territoire serbe, par Prichtina, ensuite par Djakovitza, et aboutir à la côte adriatique, quelques kilomètres au nord de Saint-Jean de Medua.

L'exécution de la ligne transbalkanique sera réalisée plus tard, à la suite d'événements impossibles à prévoir à cette époque, mais qui, quelques années plus tard seulement, allaient bouleverser et changer de fond en comble la vie économique et politique des peuples balkaniques et particulièrement celle des Serbes, Croates et Slovènes.

A l'époque que nous étudions, la petite Serbie poursuivait la réalisation de la partie du tracé qui se trouvait sur son territoire: des travaux étaient prévus et préparés en vue de la construction du tronçon qui, de Prahovo, sur le Danube, allait jusqu'à Zaiétchar et, de là, par Knyajévatz à Niche.

c) La ligne sud-européenne et les chemins de fer serbes

Au début du XX^e siècle, l'Allemagne, l'Autriche et la Hongrie avaient, sans doute, la haute main sur le trafic des voyageurs et des marchandises entre l'Europe occidentale et le proche Orient. D'Espagne, d'Angleterre et de France¹⁾, les trains rapides et l'Express-Orient, après avoir franchi la frontière allemande à Deutsch-Avi-court, traversaient l'Alsace et la Forêt Noire, suivaient la vallée du Danube par Ulm, Munich, Vienne et Budapest et bifurquaient, de là, sur Bucarest (via Orhava) et sur Constantinople (via Belgrade—Niche—Sofia). Les Allemands et les Autro-Hongrois avaient réussi à persuader le monde entier que ce tracé était non seulement le plus naturel, mais aussi que, pour des raisons techniques, et économiques il défiait toute concurrence.

C'est vers 1900—1906, pendant le percement du Simplon, que le grand problème des communications internationales jusqu'alors arbitrairement jugé, apparût sous un nouveau jour. On constata, d'abord, que le tunnel du Simplon n'offrait pas seulement un intérêt de simple amélioration pour les relations entre la France, la Suisse et l'Italie, mais qu'il ouvrait — en raccourcissant la distance de Paris à Milan d'une centaine de kilomètres — la perspective d'une route d'Orient inédite. On s'aperçut que les plaines du Pô et de la Save, allongées parallèlement à la Méditerranée et séparées par le seul relief du Carso, menaient naturellement à Belgrade, qui était déjà reliée par une série de lignes isolément affectées à des services importants. En examinant la distance kilométrique, on pouvait établir que, d'après l'état du réseau international en 1906, la distance de Paris à Belgrade par Strasbourg—Karlsruhe—Stuttgart—Ulm—Munich—Linz—Vienne—Marchegg—Budapest—Mariateresiopel—Inedyiya—Belgrade était de 2057 km, cependant que de Paris à Belgrade par Pontarlier, Domodossola, Milan—Mestre—Venise—Cervignano—Mon-

¹⁾ La Gazette de Breslau écrivait au mois d'octobre 1855: «C'est le 20 de ce mois que commenceront les trains à grande vitesse entre Vienne et Paris».

falcone — Nabresina — Steinbruck — Zagreb — Brode — Vinkovtzi — Inedyiya — Belgrade, la distance était de 1936 km.

L'Autriche, de pleine connivence avec l'Allemagne, faisait, à cette époque, tout son possible, on se rappelle, pour réaliser le raccordement de Salonique aux lignes de Bosnie, par Skoplyé et le Sandjak de Novi Pazar, afin d'en exclure la Serbie et l'Italie. De plus, elles voulaient déborder la Péninsule italienne en ouvrant pour elles-mêmes une route vers Suez, et ravir à l'Italie les avantages que celle-ci tenait de la tradition comme de la nature, c'est à dire elles voulaient effectuer une sorte de détournement de la Malle des Indes, au détriment de Brindisi. De même, elles s'arrangeaient pour obliger l'Italie à passer, pour communiquer avec l'intérieur des Balkans, par Vienne et Budapest. Bien que la routé par la Slovénie et la Croatie fût plus courte, le seul itinéraire praticable entre Milan et Belgrade était par Vienne! L'Autriche savait rendre l'autre route impraticable au moyen de toutes sortes d'inconvénients: absence de billets directs, de correspondances commodes, de trains confortables, etc. Les agents des chemins de fer autro-hongrois connaissaient très bien la manière de décourager les voyageurs qui osaient s'y risquer.

Mais l'opposition que l'Autriche faisait à cet itinéraire raccourci de l'Europe occidentale à Belgrade devait s'expliquer surtout par sa crainte de favoriser le contact de différentes branches du peuple yougoslave qui vivaient, les uns dans un Etat national libre, et, les autres, opprimés par la Monarchie habsbourgeoise. La Serbie, émanicipée, indépendante, adoptant adroitement une politique internationale qui la rattachait aux grandes puissances occidentales¹⁾, devenait un centre d'attraction. D'autre part, les Serbes et les Croates de l'Autriche-Hongrie s'étaient unis en une coalition en vue de lutter plus efficacement contre l'oppression de Vienne et pour les droits des Yougoslaves en Autriche-Hongrie.

Qu'on nous permette ici une parenthèse dans l'histoire des événements, qui nous aidera à expliquer les phases tantôt remplies d'espérance et tantôt complètement défavorables par lesquelles passa la question des Chemins de fer sud-européens. Il s'agit des rapports autro-ungaro-yougoslaves²⁾. En 1848, l'Autriche s'était servi des aspi-

¹⁾ Le Roi Pierre, pour plaire à l'Angleterre, devait se séparer d'un certain nombre de ses collaborateurs intimes et très en vue qui s'étaient trop exposés dans les événements tragiques du mois de mai 1903, où le roi Alexandre Obrénovitch avait été tué.

²⁾ On sait que la Hongrie était pays souverain dans ses rapports avec l'Autriche. La Croatie (nous prenons cette dénomination dans le sens le plus large) a toujours gardé une attitude d'indépendance envers la Hongrie. — Les adversaires de cette thèse citaient Constantin Porphyrogénète, Thomas le diacre de Dalmatie, Dandolo, doge de Venise, Wenzel et ses chroniques sur la Maison d'Arpad, Lucius, Fablatus et autres qui désignaient la Croatie comme *partes subjectae*. Ils ajoutaient qu'après Coloman, aucun roi hongrois ne fut couronné avec la couronne croate; que le fameux traité de Krijevtzi n'a pas existé et qu'enfin le vote du Parlement de Croatie sur la Pragmatique sanction était un acte de simple loyalisme et de courtoisie envers le roi de Hongrie dans l'unique but de gagner la bienveillance de Charles VI, et qu'il était d'ailleurs annulé par le Parlement hongrois en 1715. — Cependant, disent les historiens du camp

rations démocratiques et nationales des Croates contre les Hongrois. Le temps avait guéri les blessures. Le 3 octobre 1905, quarante cinq députés croates et dalmates, réunis en Congrès à Riyéka, signèrent un manifeste nommé *Riyétchka rézouloutzia* («Résolution de Fiume»), où l'on affirmait «que les deux nations (hongroise et croate) ont un égal besoin de droits et de liberté et que ce besoin doit amener entre elles une entente permanente». Comme réponse à cette proclamation, les Hongrois promirent solennellement que la Croatie aurait sa part dans la victoire.

Les élections de mai 1906 donnèrent, en Hongrie, une majorité écrasante au parti de l'indépendance, soit 256 députés sur 413. Ce nombre a encore augmenté aux élections complémentaires en cours d'année.

Le résultat de la consultation nationale n'a pas été aussi net en Croatie, où trois partis étaient en présence: la coalition serbo-croate, alliée à la majorité hongroise, le parti khueniste et le parti Startchévitch. La situation, en outre, était toute différente. Le gouvernement du compte Tisza avait vu, aux élections de 1905, s'élever contre lui une première majorité indépendante de 160 députés. Le gouvernement du compte Péyatchévitch s'appuyait au contraire sur une majorité énorme à la diète de Zagreb. Il ne faut pas oublier que l'idée du rapprochement avec l'opposition était nouvelle, qu'elle n'avait pu faire que peu de chemin parmi les électeurs, et, enfin, surtout, que ces élections étaient faites d'après le système électoral instauré par l'ancien régime en vue de diviser les Yougoslaves. L'enthousiaste campagne qui fut entreprise pendant quelques mois par les membres du nouveau parti résolutionniste porta quand même ses fruits. Au moment où il fallut nommer la délégation croate à Budapest, tout marcha à souhait; le parti Startchévitch, arguant qu'il considérait le compromis de 1868 comme illégal et nul, se tint à l'écart, en sorte que la nouvelle délégation ne comprit que des résolutionnistes.

A ce moment on croyait que l'Europe méridionale allait bientôt avoir son artère propre, comme l'Europe centrale avait la sienne, et qu'elle passerait par l'Italie du Nord, par les pays yougoslaves soumis à l'Autriche-Hongrie, et qu'elle irait à Belgrade pour se joindre à la ligne verticale des Balkans. Sur l'initiative de la Compagnie des Chemins de fer Paris—Lyon—Méditerranée, en mai 1906, fut déposée une proposition officielle à la Conférence internationale des horaires, réunie à Brême. La presse allemande et autrichienne se mirent tout de suite à protester énergiquement contre un projet «menaçant les intérêts germaniques». On attendait les Hongrois à l'oeuvre. Le gouvernement de Budapest, en train de s'émanciper

opposé, la Croatie n'a jamais été conquise par les armes; elle avait librement accepté l'alliance hongroise et la personne du roi de Hongrie Coloman; elle lui avait imposé un traité d'union personnelle en 1102 (signé par Coloman à Krijevci) les rois de Hongrie respectaient la souveraineté de la Croatie en se faisant couronner avec la couronne croate; la Croatie a fait elle-même acte de souveraineté en acceptant le 9 mars 1712 la Pragmatique sanction onze ans avant que cette Pragmatique ait été votée par le Parlement de Hongrie (Voir surtout: *Le Compromis de 1868*, par M. Horn, Paris, 1908).

de Vienne, aurait pu s'attirer des sympathies de l'opinion française, italienne et anglaise et, principalement, des Yougoslaves de l'Autriche-Hongrie dont les pays devaient bénéficier largement de ce déplacement de l'itinéraire. L'avenir de la Hongrie y était aussi engagé. Or, les délégués hongrois, dans les coulisses de la Conférence, complotent avec les délégués autrichiens et font échouer le plan.¹⁾

La Hongrie ne s'arrêta pas à cette manoeuvre dans le domaine des relations ferroviaires avec ses voisins et avec «ses» provinces. L'état d'esprit des Yougoslaves qu'elle opprimait malgré ses promesses, et surtout les querelles des Serbes et des Croates, l'encourageront dans ce sens. Rappelons les faits le plus brièvement possible.

La coalition serbo-croate et l'entente ungaro-croate inquiétaient Vienne. L'antique *divide et impera* entra en jeu. A l'automne suivant, un nommé Krasnow, se disant officier autrichien, arriva à Zagreb et entra en contact avec M. Frank, chef du parti Startchévitch. Que s'est-il tramé dans cette rencontre? On en sait peu de chose. On a parlé d'une nouvelle «combinaison Yélatchitch» dirigée contre la Hongrie, décidément par trop «indépendante». En tout cas, M. Frank organisa contre la coalition serbo-croate, dont son parti était au fond un allié, une sorte de guet-apens. Lors de la discussion sur le projet d'adresse au Roi, où la coalition avait introduit les expressions de «nation serbe» et «nation croate», le parti Startchevitch, oubliant que revenir aux luttes civiles c'était retomber dans les souffrances de l'époque dernière, protesta contre ces expressions, déclara qu'il n'y avait en Croatie qu'une nation — nation croate —, et, finalement, traita de «valetaille de Budapest et de Belgrade» ceux qui «veulent vendre la Croatie et la nation croate aux Magyars et aux Serbes». Une mêlée générale s'en suivit. Le parti Startchévitch commença l'obstruction et ameuta le peuple. A une élection partielle, un candidat Startchévitch battit un candidat résolutionniste. La coalition serbo-croate, pour ramener la concorde, supprima le mot «nation serbe», en le remplaçant par quelques allusions aimables aux «Serbes». Cette manoeuvre amena une scission: les Serbes de la coalition votèrent avec les startchévitchistes contre ce nouveau texte, et les Croates de la coalition votèrent pour, avec le parti khuéniste! Ce scrutin imprévu amena le gouvernement hongrois à tenter un rapprochement entre la coalition et l'ancien parti gouvernemental;

¹⁾ A en croire les échos des journaux, les délégués austro-hongrois auraient dit que s'occuper de la ligne projetée serait faire trop d'honneur aux «Balkaniques». — Plus tard les chemins de fer italiens essayèrent de réaliser une ligne sud-européenne de Milan à Budapest, en évitant l'utilisation du tronçon de 17 km entre Cervignano et Monfalcone, appartenant aux chemins de fer de l'Etat autrichiens («Staatsbahnen»), et en dirigeant les trains, à partir de Vicence, non par la voie normale Venise—Cervignano, mais par Trévise—Udine, Cormons et Monfalcone. Mais la politique ferroviaire de l'Autriche-Hongrie, étroitement liée à la politique de la «Mittel-Europa», persista: les trains commodes circulaient ailleurs et les tarifs avantageux étaient réservés à la direction verticale, aux lignes convergeant de l'intérieur de la double Monarchie vers la Mer Adriatique, en désavantageant toujours la ligne horizontale, destinée à relier, par les pays yougoslaves (Carniole, Croatie, Slavonie, Srème), l'Italie et, en général, l'Europe occidentale avec la Serbie.

le projet échoua devant l'intransigeance compréhensible des résolutionsnistes. On voulut alors opérer une concentration nouvelle en remplaçant les secrétaires d'Etat du régime déchu par des coalisés. La manifestation de M. Frank avait ravivé les querelles entre les Serbes et les Croates. Les Hongrois voulurent-ils profiter de ce désarroi pour accélérer la dénationalisation des pays yougoslaves? Le Parlement hongrois, saisi d'un projet de loi sur la «Pragmatique des chemins de fer», édictait une disposition en vertu de laquelle tous les employés devaient être Hongrois et parler le hongrois. La connaissance du croate n'était pas exigée d'une façon aussi rigoureuse et aussi générale. Les délégués croates estimèrent que cette disposition, s'étendant aux lignes qui traversaient les régions purement yougoslaves, était attentatoire aux droits et privilèges légitimes de la Croatie. Les Hongrois essayèrent d'objecter que les chemins de fer de l'Etat ne sont pas une administration officielle, mais une entreprise particulière. Les Croates ripostaient que dans ce cas ce n'est pas la Chambre qui devait élaborer leur règlement de service. Les Hongrois ajoutèrent que ce sont eux qui ont construit le réseau croate avec leur argent, et revendiquèrent le droit d'y commander. La coalition serbo-croate avait là un combat très dur à mener, et elle fit preuve d'une ténacité sans pareille.¹⁾ Il ne s'agissait plus d'obtenir un itinéraire transeuropéen favorisant la Croatie, mais de défendre la langue maternelle, un patrimoine national.²⁾

Il faudra attendre la Grande Guerre, la dislocation de l'Autriche-Hongrie, la formation de la Yougoslavie pour réaliser une jonction directe de la gare de Belgrade avec l'Europe occidentale.

¹⁾ Les Tchécoslovaques soutenaient fraternellement les Yougoslaves dans cette lutte contre la «Pragmatique des chemins de fer». Voir l'article «Milan Hodza» de M. V. Vilder, dans l'*Obzor* de Zagreb, N° 33, 1936, en yougoslave.

²⁾ L'article 57 de la *Nagodba* (Compromis de 1868) prévoyait l'emploi de la langue serbo-croate sur les chemins de fer de la Hongrie. Mais, comme le dit M. le professeur Eisenmann (*la Hongrie contemporaine*, p. 152), la Loi de 1868, «d'inspiration juste et généreuse, n'a jamais été appliquée». Sous l'influence de Vienne, Kossuth soumit au Parlement hongrois le projet de loi qui introduisait le hongrois dans les services des chemins de fer du territoire yougoslave. La loi fut votée malgré une opposition énergique des délégués yougoslaves. La Coalition serbo-croate entreprit alors une lutte farouche contre la «Pragmatique des chemins de fer». Le ban Nikolaus Tomachitch eut l'air de céder sur ce point à la Coalition (en 1910), mais le gouvernement hongrois s'y opposa nettement. Au mois d'août 1910, la Diète croate fut dissoute. Les élections du mois d'octobre 1910 donnèrent à la Coalition une majorité relative, mais la nouvelle Diète ne tarda pas à être dissoute (novembre 1911). Il en fut de même avec celle qui lui succéda (janvier 1912), et le despotisme du Commissaire Tzouvaï se mit à sévir. On finit par aboutir à la guerre mondiale, dont l'issue victorieuse permit d'abolir la fameuse «Pragmatique» et changea de fond en comble le statut ferroviaire des Yougoslaves.

CHAPITRE III

DES GUERRES BALKANIQUES (1912—1913), PAR LA GUERRE MONDIALE 1914—1918), A L'UNION DES YUGOSLAVES (1^{er} DECEMBRE 1918)

1) LE ROLE DES CHEMINS DE FER SERBES DANS LES VICTOIRES DE KOUMANOVO (1912) ET DE BRÉGALNITZA (1913)

Le développement constant du réseau dans l'intérieur du pays, le problème de la ligne adriatique, la lutte pour les communications directes entre les pays yougoslaves de l'Autriche-Hongrie et avec les centres de l'Europe occidentale, telle nous apparaît la politique ferroviaire de la Serbie dans cette période de 1903—1912, si féconde à tous les points de vue, du reste, pour le royaume démocratisé et rendu à une vie libre et active. Bientôt ses voies ferrées devaient se trouver devant une tâche imprévue.

Déçu par l'Europe entière qui ne s'est point élevée contre l'annexion de la Bosnie-Herzégovine en 1908, las d'être le jouet du prétendu «équilibre européen» qui couvrait l'oppression et la dénationalisation systématique des populations yougoslaves en Turquie, en Autriche, en Hongrie et en Italie, le peuple serbe, de plus en plus conscient de sa force, de ses droits et du rôle à jouer dans les Balkans, résolut de répondre à l'appel pressant, suppliant, de ses frères opprimés de la Vieille Serbie, du Sandjak, et de la Macédoine. Les efforts accomplis dans le domaine politique, technique, économique et militaire avaient fait de la Serbie une puissance petite, mais apte à la réalisation partielle des aspirations nationales du *Srpsstvo*.¹⁾ L'Alliance Balkanique, conclue entre la Serbie, le Monténégro, la Bulgarie et la Turquie déclancha les Guerres Balkaniques (1912—1913). Les armées libératrices serbes devaient descendre au Sud, vers la plaine de Kossovo, où en 1389 périt l'Empire serbe dans une bataille mémorable, dont le souvenir a nourri, bercé et hanté l'esprit d'innombrables générations non seulement serbes mais aussi croates, slovènes et bulgares.

¹⁾ On englobait dans ce mot surtout les populations de la Serbie, du Monténégro, de la Vieille Serbie, de la Macédoine, du Sandjak, de la Voïvodina et de la Bosnie-Herzégovine.

Les chemins de fer étaient-ils organisés en vue d'une mobilisation et d'une guerre éventuelle? Des considérations d'ordre surtout économique avaient présidé à leur établissement. Si, plus tard, leur développement fut déterminé aussi par des raisons stratégiques, on ne s'était guère préoccupé de voter une loi spéciale sur leur rôle en temps de guerre. Pendant la guerre serbo-bulgare, en 1885, le transport des troupes et du matériel vers la frontière. Est fut effectué à l'honneur des premiers chemins de fer serbes. Mais ce trafic se fit sans aucun plan prévu d'avance par les autorités compétentes militaires et civiles.

Après cette guerre, malencontreuse l'état des choses resta le même: une réglementation méthodique bien réfléchie et bien organisée manquait toujours. Les pouvoirs publics ne se préoccupèrent pas, de si tôt, d'étudier le rôle militaire que les lignes des chemins de fer serbes pourraient avoir à remplir. Leur rôle ne fut envisagé spécialement que dans un règlement concernant le service militaire à l'arrière de l'armée, et, encore, la rédaction de ce règlement avait été motivée par des préoccupations plutôt administratives que stratégiques.

Edicté en 1908 par le Ministère de la Guerre, n'ayant pas de force légale, en contradiction même avec la loi sur l'organisation de la Direction des chemins de fer serbes, il stipulait que la mobilisation et la concentration des troupes devaient se faire, sur tout le réseau des chemins de fer de l'Etat, sous les ordres et le contrôle du Ministre de la Guerre. Après la concentration des troupes, le réseau des chemins de fer était partagé en deux parties: la première était le réseau sur lequel s'effectuait le service endeca de la zone d'opérations sur laquelle les troupes étaient réunies, et la deuxième partie était le réseau concernant le service au-delà de cette zone. Le service de la première partie était dirigé par la division du trafic du Grand Etat Major avec le personnel technique de la Direction des chemins de fer détaché auprès de cette division (le nombre était proportionné aux besoins du service). La deuxième partie du réseau était dirigée par le chef de division du trafic du Ministère de la Guerre, qui donnait des directives à la Direction des chemins de fer et à son personnel et qui avait à sa disposition des commandants militaires des gares et un personnel d'exécution formé par des Compagnies de chemins de fer du génie. Le personnel civil de la Direction des chemins de fer, attaché aux services de l'Etat Major du Ministère de la Guerre, sans être mobilisé était toutefois soumis à la discipline militaire. Enfin, aux termes de ce règlement de 1908, la préparation et la direction du service des transports en temps de guerre appartenait à l'Inspection générale des chemins de fer de l'Etat Major.

En temps de paix, c'était le Chef de l'Etat Major général qui devait procéder à toutes les études utiles pour l'aménagement convenable des réseaux, faire exécuter tous travaux nécessaires et préparer tous les programmes de transports que comportaient les besoins de la défense nationale. De 1908 à 1912, l'Etat Major général du Ministère de la Guerre avait travaillé à réaliser la préparation des

opérations complexes dont il devait avoir la charge. Mais, lorsque la Guerre Balkanique de 1912 éclata, on aperçut de grosses lacunes dans l'équipement et dans l'installation des chemins de fer au point de vue de leur rôle en cas de guerre. Le trafic n'était pas suffisamment intense en raison du manque de voies de garages. Sans sous-estimer les travaux préparatoires de l'Etat Major serbe dans le domaine ferroviaire, on peut dire que très peu de choses avaient été prévues pour cette éventualité. On dût improviser. Mais on le fit avec une rapidité sans exemple dans l'histoire militaire. D'autre part, l'élan de la nation entière fut si spontané si général, si unanime que chacun se soumettait facilement à la volonté dominante: libérer les antiques foyers serbes. Les agents des chemins de fer ont été parmi les plus foyeux artisans de la victoire.

Il fallait amener à la frontière des effectifs considérables, en utilisant l'unique artère, la ligne verticale Belgrade—Niche—Ristovatz. Les «cheminots» serbes ont accompli la mobilisation et la concentration des troupes avec la plus grande célérité. Il fallait ensuite évacuer les blessés et les transporter vers la capitale. Les résultats de la victoire dépassant le plan de l'Alliance Balkanique, une division serbe dut aller aider les Bulgares à Andrinople. Les chemins de fer se montrèrent là encore à la hauteur de leur devoir: le déplacement du sud vers le nord et de là, vers l'Est, s'effectua parfaitement.

Au moment où leur effort semblait terminé, les agents et fonctionnaires des chemins de fer serbes durent en fournir un autre: en 1913, la Bulgarie, mécontente du partage des territoires arrachés à l'esclavage turc, attaqua les Serbes avec une telle soudaineté qu'il fallut aux cheminots serbes accomplir de véritables exploits pour assurer la concentration des troupes serbes dans la région de la Brégalnitsa. Si la trahison de l'Etat-Major bulgare fut châtiée la moitié du mérite en revint aux chemins de fer serbes. Nous ne parlons pas de la dislocation des troupes, du retour des armées après la deuxième Guerre Balkanique et de la mobilisation qui suivit la Paix de Bucarest.

2) LE RÉSEAU DES CHEMINS DE FER DE LA SERBIE AGRANDI À LA SUITE DES GUERRES BALKANAIQUES

Les guerres victorieuses de 1912—1913 ont valu à la Serbie un notable accroissement de son territoire. En même temps, son réseau ferroviaire s'en trouva augmenté, puisque les anciens Chemins de fer Orientaux, sur le territoire de la Vieille Serbie et de la Macédoine, de Ristovatz à Djevdjéliya (jonction avec les chemins de fer grecs) et de Skoplyé à Kossovska Mitrovitza, tous les deux à voie normale, passèrent à l'Etat serbe. Un tronçon de la ligne Salonique—Bitoly, de Kénalé (frontière de l'Etat) jusqu'à Bitoly — tout en restant, en vertu d'un arrangement conclu en 1913, dans le ressort de l'administration des Chemins de fer Orientaux, en jouissant de l'exterritorialité — se trouva augmenter l'importance des chemins de fer serbes.

Bien que ces guerres de 1913 eussent imposé à la Serbie de très grands sacrifices matériels, la construction des chemins de fer

projetés ne fut pas suspendue. Le 6 juin 1913, une nouvelle loi adapta la politique ferroviaire de la Serbie agrandie au nouvel état de choses du pays, à ses nouveaux besoins et à ses aspirations nationales vers lesquelles le peuple devait tendre fatalement après la libération d'une partie de ses frères depuis longtemps opprimés.

La Section de construction de nouveaux chemins de fer serbes projette à cette époque plusieurs lignes à voie normale. Elle étudie spécialement la ligne de Kragoulevatz à Kralyévo et surtout la ligne de Kralyévo à Rachka qui, parallèles à la ligne principale de Belgrade—Skoplyé, devaient améliorer et raccourcir considérablement les communications entre la Serbie du Sud (Vieille Serbie, Sandjak et Macédoine) et la Choumadiya, jusque là si longtemps séparées l'une de l'autre par l'ennemi séculaire.

Pour favoriser les progrès industriels, on fait des préparatifs en vue de lignes secondaires: Toptchidère—Mala Krsna—Pojarévatz (les travaux de terrassement étaient déjà en partie achevés au moment de la Guerre Mondiale) et Krouchévatz—Toulari.

On pense particulièrement, cependant, à la ligne transbalkanique, à ce symbole de l'indépendance économique de tous les Serbes. On reste fidèle au plan établi: Prahovo sur le Danube à l'Adriatique. Le tracé de la section Prahovo—Niche était déjà élaboré et la construction, à Prahovo, d'un grand pont sur le Danube pour opérer la jonction avec les chemins de fer roumains, était projetée. Cependant, dans la période entre les Guerres Balkaniques et la Guerre Mondiale, on n'a eu le temps que de construire et de livrer à la circulation publique le tronçon de Prahovo à Zaïétchar, qui fut inauguré le 1er juin 1914, et celui de Zaïétchar à Knyajévatz, le 15 janvier 1915, alors que la guerre était déjà commencée. Dans le même ordre d'idée, on élabore le tracé Bolyévatz—Merdari, comme prolongation de la ligne rêvée: Prahovo—Zaïétchar—Knyajévatz—Niche—Saint-Jean-de-Medua.

La Grande Guerre surprend la Serbie agrandie et toute adonnée au progrès culturel et technique. Mais tout en faisant la guerre imposée par les Austro-Allemands, elle poursuit certains travaux de construction de ses voies ferrées. Le tronçon de la ligne transbalkanique de Zaïétchar à Knyajévatz a été terminé et livré à la circulation six mois après le début de la guerre, et en pleine mêlée, le 28 janvier 1915. Quelle preuve de la volonté d'un peuple qui souhaitait son affranchissement économique et quelle foi dans l'issue heureuse du conflit mondial, dont la délivrance et l'union de la race yougoslave devaient sortir!

3) LES CHEMINS DE FER SERBES PENDANT LA GUERRE MONDIALE

a) Du début de la guerre, par la victoire sur l'armée autrichienne (1914), à la débâcle serbe de 1915

Déjà pendant les Guerres balkaniques, l'Etat Major avait constaté des lacunes dans toute l'organisation militaire des chemins de fer serbes, ainsi que l'absence de toute méthode dans l'utilisation

des moyens de transport. La réorganisation du service militaire des chemins de fer faisait partie de toutes les mesures à prendre pour préparer efficacement la défense nationale de la Serbie, qui, aussitôt agrandie, devient un objet de convoitise, de jalousies internationales et d'intrigues d'ordre économique.

Au Ministère de la Guerre, sous la présidence du chef de l'Etat Major de l'Armée, un conseil supérieur des chemins de fer, où siégeaient et des militaires et des civils, fut chargé de donner son avis sur toutes les questions relatives à l'emploi des chemins de fer pour les besoins de l'armée et spécialement à la préparation des transports stratégiques (établissement de lignes nouvelles, modification des lignes existantes, aménagement de gares, constitution de dépôts d'approvisionnement, modifications à apporter au matériel roulant, mesures de surveillance et de protection des voies ferrées, instruction à donner aux troupes des diverses armes et aux troupes spéciales des chemins de fer, moyens à employer aussi bien pour la réparation que pour la destruction rapide des voies ferrées).

A côté de cet organe dirigeant et consultatif, on créa un organe de réalisation dont le rôle était particulièrement important: dans la Direction des chemins de fer serbes, la préparation effective et l'exécution du service militaire des chemins de fer étaient confiées à un commissaire militaire, qui avait pour titre «délégué du Ministre de la Guerre», et auquel on adjoignit un personnel technique militaire.¹⁾

Ce délégué, officier supérieur de l'Etat Major, désigné par le Ministre de la Guerre, devait étudier même les détails du service militaire des chemins de fer, notamment au point de vue de l'organisation des transports de mobilisation, de concentration de troupes, de ravitaillement et d'évacuation (ressources de la Direction des chemins de fer en personnel et en matériel pour les besoins de la guerre; documents utiles pour la préparation des transports stratégiques; instruction spéciale des agents; expérience de toutes natures faites sur le réseau en vue d'améliorer ou d'accélérer les transports militaires, etc.)

Telle était l'organisation militaire des chemins de fer serbes en 1914, au moment où le ministre autrichien à Belgrade, le baron Giesl, remit au Gouvernement serbe la fameuse note comminatoire. Tout en espérant que la France, la Russie et l'Angleterre imposeraient leur volonté de paix aux Empires centraux, les Serbes, mis en garde, prenaient certaines précautions.

Le devoir de guerre des chemins de fer serbes commença. Le ministre de la Guerre les invita à se préparer, à faire rentrer tous leurs agents en congé, à ne laisser ni wagon ni autre matériel roulant passer la frontière, et à prendre toutes dispositions nécessaires. Il fallait en toute hâte transporter aux frontières les régiments

¹⁾ Aujourd'hui même ces délégués existent dans chacune des cinq directions régionales des chemins de fer yougoslaves ainsi qu'au Ministère des communications.

désignés pour constituer les lignes de couverture, ainsi que différents corps d'armée qui étaient convoqués.

Le 28 juillet 1914, l'Autriche déclara officiellement la guerre à la Serbie. Le ministre de la Guerre serbe précisa ses premières instructions données à la Direction des chemins de fer. Cette fois-ci, il l'invitait à procéder à la préparation des lignes à affecter à la mobilisation. Le même jour, tout le réseau était gardé militairement. On rassembla le matériel nécessaire aux transports militaires. On procéda aussi à une répartition judicieuse du matériel roulant et de l'outillage sur les lignes qui auraient à supporter des courants intensifs. Toutes les locomotives, les wagons et le matériel qui se trouvaient sur les parties des lignes trop exposées furent repliés sur l'intérieur.

Cependant le trafic commercial restait intense. Les voyageurs et les marchandises affluaient sur les lignes. Les nombreux Serbes en villégiature rentraient précipitamment. Les étrangers gagnaient les frontières. Le service normal ne suffisait plus, et la direction des chemins de fer devait multiplier les trains supplémentaires. Néanmoins, le transport des troupes de couverture ordonné s'effectua sans la moindre difficulté.

Le 29 juillet, le Conseil des Ministres serbes, sous la présidence du Roi Pierre, décidait de donner l'ordre de mobilisation et le pays tout entier se levait pour défendre le sol de la Serbie. Aussitôt qu'elle eut reçu l'ordre de mobilisation, la Direction des chemins de fer serbes transmit aux gares, aux stations et aux haltes même les plus petites, des indications précises sur les obligations militaires et le rôle technique qu'elles auraient à remplir. Les locomotives nécessaires à la traction venaient se places aux points convenables. Les approvisionnements étaient complétés. Des réserves de voitures, constituées dans les gares de formation ou de bifurcation, attendaient leur mise en service. Un grand nombre de wagons couverts, retirés du trafic commercial, avaient été pourvus de bancs mobiles. Des marchandises furent déchargées pour rendre des wagons disponibles.

Entre le 29 et le 30 juillet, à minuit, les chemins de fer serbes passèrent sous l'autorité militaire et la totalité des ressources du réseau était affectée aux besoins de l'armée. On annonça la suspension des transports commerciaux. Des horaires nouveaux remplacèrent les horaires en cours. «La mobilisation!» ce fut la seule consigne.

Les agents des chemins de fer serbes étaient mis de nouveau à l'épreuve. Avec l'expérience acquise en 1912—1913, ils accomplissaient une fois de plus leur devoir de guerre. Les trains parcouraient rapidement la Serbie, d'un point à l'autre, et portaient tout un peuple en armes. En laissant près des frontières les détachements qui devaient couvrir les contrées contre les attaques éventuelles des Bulgares, des Grecs et des Albanais, les trains transportaient d'autres troupes au nord de la Serbie, où tout le mouvement de concentration était orienté, l'attaque principale des Austro-Hongrois étant attendue de ce côté-là. Les lignes qui conduisent vers Belgrade, à l'ouest de la capitale, vers Obrénovatz, ou à l'Est vers Smédérévo et Pojarevatz regorgeaient

de trains militaires: des officiers, des soldats et du matériel étaient dirigés dans les plaines entre le confluent de la Morava et du Danube et celui de la Koloubara et de la Save.

L'effort à fournir par les agents des chemins de fer serbes était considérable. Au cours de cette fiévreuse période, ils n'eurent ni répit ni repos. Certains firent jusqu'à 30 et 40 heures de service sans quitter les freins, sans abandonner les leviers d'aiguillage, sans descendre de leur locomotive ou du fourgon.

Les opérations de l'armée austro-hongroise contre la Serbie commencèrent par le bombardement de toutes les villes serbes le long de la Save et du Danube, de sorte que la gare de Belgrade dût être évacuée immédiatement et tout le matériel transporté à Topchidère, qui servait alors de tête de ligne Belgrade—Niche.

L'Etat Major autrichien n'osa pas suivre le plan établi en temps de paix: attaquer brusquement la capitale de la Serbie, forcer les deux grands fleuves, la Save et le Danube, qui la séparaient de la Monarchie, et marcher dans la direction de l'artère des chemins de fer serbes, à travers la vallée de la Morava. Le 13 août 1914, les Autrichiens attaquèrent le nord — ouest de la Serbie, la Matchva, presque tout à fait découverte, éloignée des voies ferrées, comptant descendre, par la vallée du Yadar et par la ville de Valyévo, dans le coeur de la Serbie, dans la Choumadia, et, de là, marcher sur Niche. En évitant le passage de la Save et du Danube, cette manoeuvre devait avoir encore un avantage: couper en deux l'armée serbe, sinon la prendre tout entière, puisque — les Autrichiens le savaient bien — elle devait être concentrée autour de la capitale, au sud de Belgrade, et n'atteignait pas un chiffre énorme. Ils n'ignoraient pas non plus que les moyens de transport serbes étaient excessivement modestes et que l'Etat Major serbe ne pouvait déplacer avec facilité les troupes qu'il possédait.

En effet, les troupes autrichiennes remportèrent sur les faibles éléments de couverture serbes une victoire facile, et pénétrèrent dans la ville de Chabatz et dans la Matchva.

L'Etat Major se mit tout de suite à contrecarrer le plan autrichien: il décida de regrouper son armée sur la position centrale formée par la ligne des chemins de fer Valyévo—Arandjélovatz—Palanka. De Belgrade à Mladénovatz, de Tchatchak à Krouchévatz et ensuite vers Mladénovatz, d'Obrénovatz à Mladénovatz et Valyévo, par voie étroite, les agents des chemins de fer assurèrent alors le transport du gros des troupes serbes, en réalisant les mille combinaisons que le Grand Quartier Général faisait pour transporter toute une armée du centre au nord-ouest de la Serbie.

Le danger que le pays courait à ce moment fut conjuré. Après la sanglante bataille de six jours sur le Yadar et au mont du Tzére les soldats serbes changèrent «l'expédition punitive» des troupes autrichiennes en une défaite. La victoire de l'armée serbe fut complète. Les Autrichiens furent rejetés au-delà de la frontière; ils laissèrent entre les mains des Serbes près de 10.000 prisonniers, une soixantaine de canons et une quantité considérable de matériel de guerre. Les chemins de fer serbes eurent alors à accomplir une

nouvelle mission: transporter ces prisonniers et le matériel capturé, à l'arrière du front.

A cette époque, la guerre faisait également rage sur les autres fronts alliés. Quoique affaiblie par les pertes subies, sans artillerie lourde, et ne possédant qu'une petite quantité de munitions, l'armée serbe, après avoir réorganisé rapidement ses unités et déplacé un nombre suffisant de troupes, entreprit, dans les premiers jours de septembre, une offensive au-delà de la Save, en Srème (Syrmie), d'un côté, et une autre en Bosnie, dans la direction de Saraïévo, conformément aux désirs des Alliés, et dans le but de retenir une partie importante de l'armée austro-hongroise en allégeant ainsi la situation militaire des Russes, critique à ce moment.

Les chemins de fer serbes accomplissaient de nouveau une tâche bien difficile en transportant les troupes, d'un côté vers Oujitzé, et, de l'autre côté, vers Obrénovatz et Belgrade, et en assurant ainsi une grosse partie du succès. En quelques jours, le Srème presque tout entier tomba aux mains des Serbes, tandis qu'en Bosnie les troupes serbes, soutenues par les troupes monténégrines, parvenaient aux portes de Saraïévo. Mais une contre-offensive autrichienne, conduite par des forces importantes, qui se produisit sur le cours inférieur de la Drina contre l'armée monténégrine, força celle-ci à se retirer au-delà de la Drina et arrêta l'avance serbe. Devant cette situation, la première armée serbe abandonna d'elle-même le Srème, pour accourir au secours des troupes qui, sur la Drina, résistaient péniblement à l'avance de forces austro-hongroises supérieures en nombre.

Sans doute c'était une manoeuvre en arrière pour mieux attaquer plus tard, mais le mouvement de retraite de la première armée de Srème, en laissant un champ toujours plus vaste à l'invasion des Autrichiens, allait entraîner pour les chemins de fer serbes de nouveaux transports et de sérieux sacrifices. De tous les points du Srème. Syrmie les habitants de nationalité serbe, alors sous la domination autrichienne, qui avaient fait un accueil enthousiaste à l'armée serbe, voyant la libératrice se retirer, s'affolaient, et craignant des représailles de la part des Autrichiens, d'une part, et voulant s'évader d'Autriche-Hongrie, de l'autre, passèrent, abrités par les troupes serbes, la Save en très grand nombre. On peut même dire que l'exode se généralisa, prit des proportions démesurées. Les chemins de fer serbes, tout en transportant les troupes, devaient encore organiser des trains spéciaux pour transporter tous ces réfugiés vers l'intérieur de la Serbie.

Pendant cinq jours, des combats acharnés se poursuivirent sans interruption. Au cours de cette période, les troupes serbes tinrent l'ennemi cloué dans la bouche de la Save et de la Drina. Pendant tout ce temps, le service des chemins de fer avait fonctionné d'une manière admirable, transportant les troupes, évacuant les blessés, les prisonniers et les habitants, effectuant régulièrement le ravitaillement, en ayant comme gare régulatrice Valyévo avec la voie étroite.

Mais par suite de la supériorité des forces austro-hongroises, surtout en artillerie lourde, par suite également du manque de muni-

tions, aux premiers jours de novembre, l'armée serbe fut contrainte à une retraite sérieuse. Les troupes serbes étaient même obligées d'abandonner Belgrade. Le service des chemins de fer fonctionnaient d'une manière parfaite, évacuant de la malheureuse cité tout le matériel susceptible d'être transporté, en même temps que ses habitants. Sous le feu des obus et sous une pluie de balles de mitrailleuses, les agents des chemins de fer serbes ont montré, dans l'accomplissement de ce devoir, le plus grand courage, la plus entière sérénité et l'abnégation la plus complète.

Défendant opiniâtrement chaque pouce du territoire natal, les troupes serbes se retirèrent progressivement pendant un mois, pour se regrouper sur les positions centrales: Gornji Milanovatz—Kragouïevatz—Mladénovatz. C'est de là qu'on devait passer à la contre-offensive.

En effet, les canons et les munitions ne tardèrent pas à arriver de France. Avec une rapidité incroyable, les chemins de fer les transportèrent au front. L'armée tout entière fut animée d'un nouvel esprit de bravoure et se jeta impétueusement contre les Austro-Hongrois, qui avaient répandu dans le monde entier le bruit de leur victoire complète et définitive sur les Serbes.

En neuf jours à peine, l'ennemi fut complètement battu et rejeté hors des frontières de la Serbie. La victoire était brillante et décisive. Environ 60.000 prisonniers, 300 canons et une quantité considérable de matériel restèrent entre les mains de l'armée serbe.

Bien entendu, la victoire coûta aux Serbes des sacrifices extrêmement lourds. Les unités de l'armée serbe étaient très réduites. Le manque de munitions et d'habillements, le mauvais équipement des hommes, le ravitaillement rendu difficile par l'insuffisance des voies de communication, leur mauvais état et leur destruction par les Autrichiens, toutes ces causes ajoutées à la mauvaise saison, ne permirent pas à l'armée serbe d'entreprendre une poursuite de grande envergure stratégique. A cette époque même se déclara une terrible épidémie de typhus exanthématique, introduite par les troupes autrichiennes. Cette épidémie ne fut enrayée définitivement qu'au mois de mai 1915, grâce au secours en matériel sanitaire et surtout grâce au concours de nombreux médecins français accourus en Serbie. Elle infligea aussi des pertes énormes aux agents des chemins de fer serbes.

Par l'appel de deux nouvelles classes, l'armée serbe réussit à combler tant bien que mal les vides de ses rangs et elle s'adonna avec la plus grande énergie à la préparation de nouvelles opérations offensives au-delà de la Drina et de la Save. De la même manière les vides étaient comblés dans les rangs des agents des chemins de fer qui, de leur côté, préparaient tout ce qui est nécessaire pour le transport des troupes.

A l'époque où ces préparatifs étaient déjà terminés, en août 1915, lorsque toutes les dispositions pour l'offensive avaient déjà été ordonnées et que l'armée serbe attendait avec impatience l'heure où elle allait, pour la troisième fois, se jeter de toutes ses forces sur l'ennemi, la retraite de l'armée russe vint modifier la situation.

D'autre part l'attitude de la Bulgarie se précisait de plus en plus. La Serbie prévoyait clairement que la Bulgarie, conduite par un monarque dévoué à Guillaume II, fournirait l'occasion de se joindre aux ennemis de l'Entente. Le gouvernement de Belgrade informait dans ce sens constamment les Alliés. On ne le croyait pas¹⁾. Même lorsque, en septembre 1915, la mobilisation de l'armée bulgare fut proclamée, sous prétexte de garder la «neutralité bulgare armée» et que le gouvernement serbe supplia les gouvernements alliés de croire que la Bulgarie marcherait sous peu contre la Serbie et ses alliés, l'Entente refusait à se rendre à l'évidence.

Cependant, la Serbie faisait son devoir. Les chemins de fer serbes descendirent vers la Bulgarie, en quelques jours et en quelques nuits, la grande partie de l'armée serbe. Sans accident, avec une vitesse surprenante, marchant jour et nuit, les trains de Belgrade et de Mladénovatz transportèrent à l'ancienne frontière serbo-bulgare la deuxième armée, celle dont les soldats aidèrent les Bulgares à prendre Andrinople en 1912—1913. Les autres, de Mitrovitz et de Vranjé, transportèrent les troupes qui avaient à se concentrer à la nouvelle frontière serbo-bulgare, celle qui datait de 1913.

Les chemins de fer serbes et leurs agents méritèrent encore une fois toutes les louanges. Grâce à eux, sans contester les mérites des autres éléments, la Serbie était prête à troubler la mobilisation et la concentration de l'armée bulgare, pour permettre aux troupes alliées qui, des Dardanelles et de la France, étaient en route pour Salonique, de venir en aide aux Serbes et d'empêcher la jonction des Empires centraux avec la Turquie. Mais, l'Entente interdit à la Serbie toute intervention contre la Bulgarie, en l'assurant que celle-ci ne l'attaquerait pas.²⁾

Entre temps, les troupes de Mackensen menaçaient déjà la Serbie du Nord, ainsi que la capitale, et les trains ramenaient de nouveau vers Belgrade et Pojarévatz les troupes qu'ils avaient descendues vers la frontière bulgare.

Attaquée de trois côtés différents, sur un front dépassant 1000 km, par des forces ennemies presque trois fois supérieures aux siennes, l'armée serbe résistait héroïquement à tous les assauts. Mais au mois d'octobre 1915, en voyant la frontière serbo-bulgare ouverte, sans déclarer la guerre, la Bulgarie ne tarda pas à occuper, à proximité de la ville de Vranjé, la principale ligne de chemins de fer serbe, menaçant de couper l'armée serbe, que les Allemands et les Autrichiens

¹⁾ Voir le *Livre Blanc du Gouvernement anglais*, remis en 1917 aux membres de la Chambre. — Au printemps de 1915, la Serbie s'attendait à l'attaque de la part de la Bulgarie et elle prévint l'Entente. Mais la déloyale Bulgarie réussit à convaincre la Russie, l'Angleterre et la France qu'elle ne marcherait pas contre l'Entente. De plus, au mois de mars, le général Paget avertissait le gouvernement anglais que la Bulgarie n'attaquerait ni la Serbie, ni la Grèce et qu'au contraire, elle marcherait avec les Alliés contre les Turcs, pour aider les opérations des Dardanelles, qui étaient entreprises de la part des Anglais et des Français.

²⁾ Le généralissime donna dans ce sens aux troupes les ordres les plus rigoureux, afin de ne pas attirer sur la Serbie la responsabilité de l'entrée en action des troupes bulgares.

poussaient déjà du nord-ouest et du nord. Les chemins de fer serbes ne manquèrent pas encore cette fois-ci d'accomplir avec énergie et bravoure tout leur devoir. Alors que les lignes étaient complètement coupées en deux, ils ont continué leurs efforts: les quatre cent mille soldats serbes ont été approvisionnés très régulièrement grâce à leurs camarades des chemins de fer.

Pour mieux résister en attendant l'arrivée des troupes alliées, l'armée serbe était obligée de reculer et d'abandonner les régions frontières, ce qui exigeait des efforts plus considérables encore. La lutte continuait violente, de tous les côtés, puis, brusquement, l'ennemi chercha à déborder l'aile gauche de l'armée serbe et à la couper en deux. Mais le commandement serbe s'opposa à cette manœuvre avec une admirable maîtrise, en employant tous les moyens d'action pour donner à sa défense le maximum de rapidité. Ce fut pendant trois semaines le règne du chemin de fer. Les trains parcouraient le territoire serbe qui n'était cédé que morceau par morceau à l'ennemi supérieur en nombre. Ils transportaient les troupes et le matériel d'un front à l'autre; ils mettaient à l'abri le gouvernement et les diplomates, les réfugiés, les provisions, les archives des ministères et autres administrations, les fonctionnaires, les meubles précieux et les objets d'art des musées, des couvents, des églises et de la Cour, les fonds et le métal précieux de la Banque Nationale et des diverses sociétés, etc. etc. Et tout s'exécutait dans un ordre parfait. Mais le mouvement s'accroissait de plus en plus. Vers Tchatchak et Kralyévo, dans les anciennes frontières de la Serbie, ainsi que vers Prichtina et Mitrovitza, les trains transportaient tout ce qui restait encore d'un Etat dont l'écroulement semblait approcher, et, en même temps, ils apportaient à ces villes les héroïques troupes qui faisaient leurs derniers et suprêmes efforts pour résister, dans les montagnes de la Serbie de l'Ouest et du Sud-Ouest, en attendant toujours l'arrivée des Français et des Anglais qui devaient venir à leur secours.

Le cercle de fer se resserrait de plus en plus autour de l'armée serbe et de la Serbie. Mackensen avait demandé déjà, au passage du Danube, des renforts, et l'Allemagne les lui avait envoyés immédiatement. 400.000 hommes de renfort venus se joindre aux 350.000 Bulgares et 400.000 Autrichiens et Hongrois, poussaient et pressaient de tous côtés l'armée serbe, qui continuait à faire des manœuvres fantastiques d'abord pour repousser l'ennemi, puis pour lui échapper. Elle fût forcée d'abandonner toute la Serbie d'avant 1913 et la ligne de chemin de fer dans les contrées de Krouchévatz, Kralyévo et Oujitzé.

Il ne restait plus de place pour la marche des trains; les gares et les voies étaient encombrées: wagons sur wagons, locomotives sur locomotives, matériel, munitions, voitures, blessés, réfugiés, soldats, fonctionnaires des contrées envahies, bétail, etc., tout était mélangé.

L'armée serbe dût choisir entre la capitulation ou la retraite à travers l'Albanie, à travers des montagnes impraticables et dépourvues de toutes routes. D'accord avec le gouvernement serbe, elle s'y engagea.

Le 21 octobre 1915 arrivait l'ordre du gouvernement de sauver tout ce qu'on pouvait et de ne rien laisser à l'ennemi. En très peu de temps tout le réseau des chemins de fer dans la Serbie du Nord fut endommagé et détruit. Les locomotives, les wagons, le matériel, les objets divers, tout fut démoli, mis en pièces.

Les agents et les fonctionnaires des chemins de fer, les larmes aux yeux, aidés par l'armée, rangeaient les locomotives et les wagons sous les tunnels et les passages, et l'explosif faisait son oeuvre. Mille locomotives et wagons, une grande quantité de matériel, tous les ponts, tous ces biens acquis si chèrement par le peuple serbe furent anéantis. Les fonctionnaires et les agents des chemins de fer, tels des soldats désarmés, jetaient un dernier regard sur les débris des chemins de fer serbes, puis, les uns par la vallée de l'Ibar, par Rachka, les autres par les montagnes au sud de la ville de Krouchévatz, prenaient à pied le chemin pour descendre vers Prizrène et Petch, vers le Monténégro et l'Albanie.

Dans la Serbie du Sud, battant en retraite, en infligeant aux Bulgares des pertes considérables, les troupes serbes faisaient successivement leurs manœuvres d'attaque et de recul. La vieille Serbie, berceau des grands ancêtres, avait perdu sa capitale, Skoplyé, et il ne resta bientôt que la petite partie de la ligne Skoplyé—Mitrovitza, où les trains, jusqu'au dernier moment, restèrent utilisables. Du défilé du Katchanik, de la ville d'Ourochévatz, à Mitrovitza, les agents des chemins de fer serbes, fermes et pleins de sang-froid, firent ce que leurs collègues avaient fait au nord. Les trains transportèrent sur cette petite ligne, vers ce petit coin encore libre, tout ce qui restait de la vieille Serbie. Là, derrière Skoplyé, se ramassaient et s'abritaient, devant la poussée des ennemis, les restes d'un pays et d'un peuple tragiquement éprouvés. Là aussi, vers le 15 novembre 1915, à Ourochévatz, à Voutchitrn et à Mitrovitza, les agents des chemins de fer détruisirent les voies ferrées, les locomotives, les wagons, le matériel et, comme leurs camarades du nord de la Serbie, privés de leurs armes, avec lesquelles ils combattaient pour la patrie, prirent le chemin de l'exode vers l'Albanie.

Tout à fait au sud, sur la ligne de Monastir, à la frontière serbo-grecque (environ 15 km.), ainsi que sur la ligne de Stroumitza-station à Djevdjélia, vers la Grèce, le personnel des chemins de fer menait jusqu'à la frontière les trains qui, sous le feu des canons, avaient été sauvés devant l'ennemi occupant les villes de Skoplyé, de Vélesse et de Krivolak. Il les laissait sur le territoire grec.

Vers la fin du mois de novembre 1915, chefs, fonctionnaires, agents, cheminots, erraient dans la Grèce du Nord ou dans les montagnes pleines de périls de l'Albanie. Sans pain, sans habits, sous la pluie, sous la neige, dans la boue jusqu'aux genoux, ils avançaient avec une seule idée: ne pas tomber vivants dans les mains de l'ennemi.

Ainsi c'en était fait des chemins de fer serbes! Les résultats de trente années d'efforts étaient anéantis.

Traduits en chiffres, ces résultats se présentaient comme suit au moment de la catastrophe serbe, en 1915:

Les lignes de chemins de fer serbes avaient au total 1.499,5 km., se répartissant ainsi:

a) Lignes à voie de 1,435 mètre: Belgrade—Tzaribrode (340,9 km.), Niche—Djevdjélya (371,9 km.), Skoplyé—Mitrovitza (119,4 km.), Prahovo—Knyajévatz (122,2 km.), Lapovo—Kragouïévatz (29,3 km.), Vélika Plana—Smédérévo (44,4 km.), Belgrade—Abbatoirs («Klanitza») (7,9 km.), en tout: 1036 kilomètres.

b) Lignes à voie de 0,76 mètre: Mladénovatz—Laïkovatz (86,7 km.), Paratchine—Zaïétchar (104,7 km.), Stalatch—Krouchévatz—Oujitzé (179,8 km.), Donya Tchoupriya—Ravna Réka (31,7 km.), Tchitchévatz—Svéti Pétrar (21,3 km.), Zabréjié—Valyévo (42,3 km.), en tout: 463,5 kilomètres.

Il y avait encore 159,7 kilomètres de lignes privées ou départementales: Doubravitz—Pojarévatz—Pétrovatz (36,7 km.), Chabatz—Loznitza—Kovilyatcha (58 km.), Metovnitza—Mines de Bar (27 km.), Vrajogrnitzé—Vrchka Tchouka (38 km.).

La construction des chemins de fer et l'expropriation des terrains avaient coûté à l'Etat, jusqu'à 1912, environ 170.000.000 dinars-or. Cette somme se répartit comme suit:

a) Lignes à voie normale: Belgrade — Niche — Ristovatz (76.682.722), Niche—Pirote (23.399.910), Belgrade — milieu du pont de la Save (2.434.425), Velika Plana—Smédérévo (1.827.590), Lapovo—Kragouïévatz (2.470.835), Belgrade—Klanitza (1.044.404), Stalatch—Krouchévatz (2.993.431). Agrandissements et travaux supplémentaires jusqu'à la fin 1911 (4.996.851), en tout 115.850.166 dinars-or¹).

b) Lignes à voie étroite: Donya Tchoupriya — Ravna Réka (2.326.000,25), Tchitchévatz—Svéti Pétrar (432.056), Krouchévatz — Oujitzé (17.066.294), Paratchine—Zaïetchar—Vrajogrnitzé (15.382.815), Mladénovatz—Laïkovatz et Zabréjié—Valyévo (8.659.837), — en tout: 43.867.012 dinars-or.

D'après les données du *Bulletin Annuel et Aperçu Statistique des résultats du mouvement sur les chemins de fer de l'Etat serbe* en 1912, publié en 1914, la valeur moyenne d'un kilomètre de voie en exploitation, parc inclus, était de 262.000 dinars-or pour les voies normales et de 81.000 dinars-or pour les voies de 0,76 m.

Le parc de matériel roulant comportait, d'après la statistique de 1914: a) pour la voie normale: 62 locomotives pour trains rapides et trains de voyageurs, 46 locomotives pour trains de marchandises avec tenders, 14 locomotives-tenders pour trains de marchandises, 271 voitures de voyageurs, de poste et de service, et 3517 wagons à marchandises de types différents; b) pour la voie étroite de 0,76: 38 locomotives, 98 voitures de voyageurs, de poste et de service, et 787 wagons à marchandises de types différents.

Après la délivrance, il faudra tout reconstruire.

¹) Ne rentrent pas dans ce chiffre la ligne Prahovo—Knyajévatz, section de la ligne transbalkanique, qui se trouvait en voie de construction, et les lignes de Chemins de fer Orientaux, qui ont été repris après la fin de la guerre 1912-1913 et pour lesquelles le paiement n'a été effectué qu'après l'unification.

b) Les chemins de fer serbes et les armées alliées au front de Salonique

Lorsque, vers la fin du mois de septembre 1915, les Alliés décidèrent d'aider la Serbie attaquée par les armées austro-hongroises, allemandes et bulgares, leurs troupes devaient être transportées en Serbie par Salonique et de là par les chemins de fer grecs. A cet effet, le 26 septembre 1915, une commission franco-anglaise était formée à Salonique, à laquelle le représentant du Quartier général serbe était attaché. La conduite de la Grèce n'étant pas, à ce moment, rassurante pour la sécurité des soldats alliés, le commandant de l'Armée d'Orient avait l'intention de soumettre toutes les lignes de chemins de fer dans la Macédoine grecque à la direction de cette commission. Mais le gouvernement grec l'avait devancé par une décision selon laquelle toutes les lignes de chemins de fer grecs, appartenant en général à différentes sociétés privées, passaient sous les ordres des autorités grecques. En outre, le gouvernement grec fit savoir au commandant de l'Armée d'Orient qu'il pouvait utiliser pour le transport des troupes de son armée seulement la ligne de Salonique à Djevdjéliya, les lignes Salonique—Monastir et Salonique—Sariguel—Sérès étant réservées pour les besoins de l'Etat Major grec.

En soumettant les chemins de fer privés sous la direction des autorités de l'Etat, la Grèce officielle s'assura le contrôle de tous les transports des troupes des Alliés de Salonique au nord de la Serbie. Les commandants et les chefs de gare grecs comptaient les hommes, les chevaux et les voitures, etc. dont chaque train était chargé. Ils recevaient en même temps du commandant de chaque train un bon de transport, qui était intégralement payé le lendemain (en or) par l'intendance française ou anglaise, ce qui augmentait considérablement les revenus de l'Etat grec. Enfin, ce système permit à la Grèce d'avoir en mains le pouvoir de retarder l'envoi des troupes alliées vers la Serbie.

Au bout de dix jours, on s'aperçut que cette manière d'opérer le transport des troupes nuisait aux intérêts de l'Armée d'Orient, et on forma une direction du service des chemins de fer de l'Armée d'Orient auprès du Quartier général français et une direction auprès du Quartier général anglais, cette dernière dépendant de la première, qui était seule en rapport avec les Grecs. La direction du service des chemins de fer de l'Armée d'Orient avait à cette époque les organes suivants: a) une commission de réseau, avec un commissaire à la tête, et qui avait sous ses ordres tous les commissaires de gare; et b) la sixième compagnie d'un régiment du génie chemins de fer, qui débarquait avec les premières troupes françaises à Salonique et était immédiatement transportée vers le territoire serbe.

C'est le 1er octobre 1915 que commença le transport de l'Armée d'Orient de Salonique à Stroumitza, à Démirkapia et Krivolak. Les premières troupes transportées étaient: les 156e, 122e et 57e divisions. Le transport des troupes anglaises avait commencé le 16 octobre de Salonique jusqu'à la gare de Djevdjéliya, de là les troupes étaient dirigées à pied vers Doïran. En quarante-deux jours, par 275

trains, on avait transporté les troupes de combat, provisions, munitions, matériel de guerre des trois divisions d'infanterie. Pendant ce temps, la sixième compagnie française des chemins de fer travaillait intensément sur la ligne de Skoplyé à Djevdjéliya; elle y avait exécuté les travaux nécessaires pour faciliter de grands transports militaires.

Le 6 octobre 1915, les Bulgares coupèrent la ligne verticale des chemins de fer serbes près de Vélesse. Les envois de troupes alliées vers la Serbie devinrent impossibles. Il fallut même immédiatement songer à l'évacuation de l'armée franco-anglaise qui s'était engagée sur le territoire serbe, et bientôt, le 9 novembre 1915, cette évacuation commençait d'une façon particulièrement minutieuse. Et bien que, d'après les préparations et les mouvements du personnel des chemins de fer français, on vit un changement dans les décisions du commandant de l'Armée d'Orient, son bulletin officiel pendant 15 jours consécutifs annonçait toujours: «Rien à signaler».

L'évacuation des Alliés commença par le transport des munitions, des canons, des voitures et autre matériel de guerre, de Krivolak vers Salonique. Quelques jours après on commença à effectuer le transport des 122e et 57e divisions françaises, alors que la 156e division demeurait à Stroumitza. Les Français évacuaient très prudemment et très rapidement, aussi les Bulgares, qui bombardaient constamment la gare de Krivolak, ne le atteignaient-ils pas. Le dernier train de l'évacuation française quittait Krivolak le 21 novembre (vieux style) à 5 heures de l'après midi, non sans avoir fait sauter la gare et tout le matériel qui y était resté.

Le 27 novembre 1915, le délégué serbe pour les affaires des chemins de fer auprès de l'Etat Major de l'Armée d'Orient évacua Djevdjéliya. Le lendemain, la 6e compagnie quittant la ville pour retourner à l'arrière, détruisit aussi la gare.

L'évacuation des troupes anglaises, du territoire serbe, de la région de Doïran en territoire grec, a été effectuée du 21 au 28 novembre par la ligne de chemin de fer de Djevdjéliya à Salonique et, ensuite, par la ligne de Kilinder—Karasouli—Salonique¹).

De grands dépôts français et anglais pleins de matériel, outillages etc. nécessaires aux différents travaux des chemins de fer étaient

¹) Dès que l'évacuation des troupes franco-anglaises du territoire serbe fut effectuée en territoire grec, les commandants des troupes alliées sur le front de Salonique s'efforcèrent de préparer la défense de Salonique. On commença par l'amélioration des voies ferrées conduisant de Salonique à Karasouli (ligne de Salonique—Skoplyé), de Salonique à Sorovitch (ligne de Salonique—Monastir) et de Salonique à Kilimbré (ligne Salonique—Sérès—Drama—Dédéagatch), qui devaient pouvoir supporter les grands transports militaires. Ensuite, on construisit tout un réseau de petits chemins de fer à voie étroite de 0,60 m, dans le but de relier entre elles les lignes principales à voie normale. Ce réseau de chemins de fer de campagne avait une longueur totale de 60 km. Ces lignes étaient posées entre les gares suivantes: Narech (sur la ligne Salonique—Kilinder), Topchin (sur la ligne Salonique—Skoplyé) et Tokéli (sur la ligne Salonique—Monastir). Les effectifs des chemins de fer des Alliés avaient été renforcés par l'arrivée de la 10e compagnie française de chemins de fer et la 7e section des agents de chemins de fer de guerre, c'est à dire des agents professionnels militarisés. Une compagnie anglaise d'un régiment du génie chemins de fer ne tarda pas à s'y joindre.



Ecole professionnelle Franco-Serbe des Chemins de fer d'Orléans-Tours (France) 1916.

établis près de Salonique. Il y avait même un train blindé, venu de France, composé de plusieurs wagons et muni de coupoles et de canons de différents calibres. Au début de 1916, vint s'y ajouter le matériel roulant évacué de la Serbie sur le territoire grec, composé de 10 locomotives et de 532 wagons de différentes séries, ainsi qu'un important matériel de chemins de fer et 99 wagons neufs que la Serbie avait commandés aux Etats Unis d'Amérique et qui étaient arrivés à Salonique et autres ports grecs.¹⁾

Le général Sarrail avait réussi à faire placer sous son autorité la direction des chemins de fer grecs à Salonique, de façon que toutes les gares et toutes les lignes autour de Salonique fussent militairement occupées par des Français et des Anglais, et tous les transports soumis au contrôle des organes des chemins de fer français et anglais. Il prescrivit la formation du 4e Bureau de l'Etat Major de l'Armée d'Orient, qui avait pour but de s'occuper de tous les transports militaires de l'Armée d'Orient. La question du paiement des taxes des transports militaires sur les lignes de la Grèce du Nord était résolue par l'établissement des tarifs spéciaux, qui entrèrent immédiatement en vigueur aussi bien pour les Alliés que pour les Grecs. Enfin, aux mois de mars et d'avril 1916, la Direction du service des chemins de fer de l'Armée d'Orient se mit à organiser le transport de l'armée serbe ressuscitée.

C'est à Corfou, où leur débarquement eut lieu dans des conditions extrêmement défavorables, que les soldats serbes qui survécurent à l'exode d'Albanie, se regroupèrent. En deux mois, le Grand Quartier général serbe, soutenu par les missions françaises, réussit à réorganiser les restes de ses troupes. Quoique réduite à 6 divisions d'infanterie et une division de cavalerie, l'armée serbe, réorganisée, renouvelée, transportée à Salonique, devint un facteur important de l'Armée Alliée. Son armement et son équipement complétés dans la Chalcidique, l'armée serbe s'en fut occuper une notable partie du front de Macédoine, c'est à dire presque la totalité du front sur la rive droite du Vardar. Du fait de cette occupation, la situation de l'armée alliée, tant vis-à-vis de l'ennemi que vis-à-vis de la Grèce, qui, sous le règne du roi Constantin, restait menaçante pour la sécurité des Alliés, se trouva notablement améliorée.

Les cheminots qui réussirent à sortir vivants des montagnes inhospitalières de l'Albanie, et qui étaient dispersés en France, en Italie, en Grèce, en Afrique, rejoignirent l'armée serbe, et se regroupèrent à Corfou. Les plus éprouvés restèrent en France et se mirent à la disposition des réseaux français et entrèrent dans leurs services. Pour les jeunes une école spéciale était créée à Tours.²⁾ Les autres, comme

¹⁾ Le gouvernement serbe, désirant conserver ce matériel dans le cas où l'ennemi viendrait à Salonique, essaya de le céder aux Grecs sous forme de vente, mais le commandant de l'Armée d'Orient fit une intervention auprès du gouvernement serbe, à la suite de laquelle il fut décidé, le 10 janvier 1916, que toutes les locomotives et tous les wagons sauvés seraient confiés aux Français.

²⁾ Cette Ecole professionnelle franco-serbe de chemin de fer fut fondée, en 1916, par la Compagnie des chemins de fer d'Orléans. Les adolescents ser-

officiers, comme soldats, comme fonctionnaires mobilisés, furent affectés aux troupes du génie ou formaient les unités spéciales des effectifs ferroviaires. Seuls, aidant les Alliés et aidés par eux, ils continuèrent au front de Salonique leur oeuvre, indispensable au succès des soldats, condition essentielle de la victoire: construction de chemins de fer campagne et transport des troupes, des munitions et du ravitaillement de Salonique à la zone de guerre proprement dite.

Trois lignes de chemins de fer partaient de Salonique vers cette zone de guerre, dans trois directions différentes: la ligne Salonique—Démir Hissar allait vers l'aile droite du front; la ligne Salonique—Goumendja aboutissait au centre, et la ligne Salonique—Monastir desservait l'aile gauche. Vu la longueur considérable du front et la configuration du terrain entre ces trois lignes à voie normale, la liaison entre les ailes et le centre des armées alliées n'aurait pas pu être assurée efficacement si l'on n'avait pas construit de petites lignes servant de jonction entre les grandes. Au point de vue des voies ferrées, l'oeuvre la plus importante des Alliés au front de Salonique fût, sans doute, cette construction de chemin de fer à voie étroite de 0,60 m. Dans un délai de 3 ans, de 1916 à 1918, ont été construits 126 kilomètres de chemins de fer de campagne, qui ont servi au ravitaillement des Armées alliées à Salonique¹). Grâce à la capacité, au

bes, qui devaient se consacrer aux professions ferroviaires, y étudiaient sous la direction d'ingénieurs et de professeurs français et de membres du haut personnel de la Direction des chemins de fer serbes qui, après l'exode d'Albanie, s'étaient réfugiés en France.

¹) En dépit de très grandes difficultés, sous une chaleur tropicale, manquant d'outillage et de matériel, le régiment du génie chemins de fer serbe établit au mois de mai 1916 la première de ces lignes de chemins de fer à voie étroite de 0,60 m. Elle partait de Sariguel à Snevchtché, avait une longueur de 29 km et était réservée à l'armée anglaise, qui s'était retranchée au sud du lac Doïran. A Sariguel, la gare était bien installée et pourvue d'un très bon outillage pour le chargement des marchandises, du matériel et des troupes; elle possédait aussi un atelier pour la réparation des wagons et des locomotives. L'exploitation de cette ligne fut d'abord confiée aux Anglais qui, n'ayant pas ici leur personnel professionnel technique, l'exploitèrent très mal. A la demande du commandant de l'armée anglaise, et d'après la décision du commandant général de l'Armée d'Orient, l'exploitation fut ensuite confiée à l'Inspection militaire serbe des chemins de fer, qui donna toute satisfaction. Mais, au mois de janvier 1917, le personnel serbe dut passer dans la zone des troupes serbes et remit à nouveau l'exploitation de la ligne aux Anglais. — La deuxième ligne Karasouli—Oréovitzza, d'une longueur de 6 km. 1/2, également réservée à l'armée anglaise, qui se trouvaient sur les positions entre le Vardar et le lac Doïran, a été construite aux mois de janvier et février 1918 par les troupes françaises et serbes et soumise à la direction militaire anglaise des chemins de fer. — La troisième ligne, Bohémitzza—Izvor—Tzrno Drvo, d'une longueur de 20 km., a été construite par les troupes serbes, françaises et grecques, en vue de ravitailler les armées françaises et grecques qui se trouvaient sur la rive droite du Vardar, dans la région du Maïadag. En construisant aussi 3 km. de voie normale, on relia Bohémitzza avec la gare de Goumendja. — La quatrième ligne de Vertékop—Soubotsko—Pribédichté, avec un petit tronçon Dragomantzi—Bizovo, d'une longueur totale de 42 km., avait été construite du 28 juin 1916 au 24 mars 1917, par deux compagnies de chemins de fer françaises, trois compagnies de chemins de fer serbes, une demi-compagnie de sapeurs serbe, et deux compagnies de zouaves. Dirigée par l'Inspection militaire serbe des chemins de fer, elle avait pour but de ravitailler la deuxième armée serbe, placée sur les positions de la rivière

labeur et au dévouement indescriptible des troupes de chemins de fer françaises et serbes, la construction de ces lignes fut aussi rapide que solide. Leur exploitation s'effectuait d'une façon parfaite, assurée, pour une bonne part, par le personnel serbe.

Du reste, il ne se passait pas de journée sans que des faits ferroviaires fussent cités à l'ordre du jour des Armées d'Orient.

c) Les «cheminots» serbes et la victoire des Alliés au front de Salonique

L'histoire des agents des chemins de fer serbes et du personnel de l'Inspection militaire serbe de chemins de fer au Quartier général serbe au front de Salonique, est, au fond, celle des Armées d'Orient. Ils ont précédé ou suivi les troupes combattantes. Ils ont pris part à toutes les opérations militaires.

Aussitôt que l'armée serbe, réorganisée, renouvelée, ardente, put se rendre à la zone de guerre du front de Salonique, de petits engagements avec les Bulgares eurent lieu.

Dans le but d'empêcher l'entrée en guerre de la Roumanie aux côtés des Alliés, et afin de séparer, près de Salonique, les armées alliées de la Grèce et de créer pour celle-ci une occasion favorable d'attaquer les Alliés, les Bulgares commencèrent, au mois d'août 1916, une offensive du côté de Monastir. Après des succès partiels et fort coûteux, remportés sur une division serbe jetée en avant sur un front considérable, les Bulgares furent arrêtés et repoussés par les troupes serbes occupant les positions à l'ouest du lac d'Ostrovo.

Après une courte préparation et un nouveau regroupement de l'armée serbe et d'une partie de l'armée française, les troupes franco-serbes entreprirent ensemble une énergique offensive, qui dura trois mois entiers, presque jusqu'à la fin de 1916.

En combattant sans relâche, contre un adversaire souvent supérieur en nombre, l'armée serbe démontra une fois de plus ses magnifiques qualités militaires: une endurance et une bravoure exemplaires. Avec l'aide des vaillantes troupes françaises, elle délivra Monastir et une partie de sa patrie, au prix des plus sanglants sacrifices: trente

Moglénitza et ses affluents. Environ 250 tonnes de munitions, de matériel et de ravitaillement y étaient transportées journallement. — La cinquième ligne Sakoulyévo Skotchivir, d'une longueur de 20 km., avec un petit tronçon Batch—Givonya—Sovitchko Okno, d'une longueur de 8 km. 1/2, était construite pour les besoins de la première armée serbe, et une partie des armées françaises et italiennes. La construction de cette ligne a été effectuée par l'Inspection militaire serbe, qui l'a exploitée continuellement, en transportant par elle environ 500 tonnes de munitions et matériel de guerre et autre et même pendant les jours de grande offensive 850 tonnes par jour. Le petit tronçon de Batch à Givonya et, de là, à Sovitchko Okno a été utilisée pour le transport de lignite extraite de ces endroits et desservait très utilement les besoins des armées serbes et de ses Alliés. Manquant de wagons et de locomotives, les Serbes étaient obligés d'utiliser des mules. C'est après de longs pourparlers que les Anglais leur cédèrent une certaine quantité de matériel roulant.

mille tués ou morts de suites de blessures¹). Malheureusement, ce succès ne put être exploité. L'armée alliée, ne disposant pas de réserves, se trouvait extrêmement fatiguée et affaiblie; par contre, les Bulgares, considérablement renforcés par quelques régiments allemands et une puissante artillerie, principalement lourde, opposèrent une résistance farouche.

Deux tentatives d'offensive partielle des Alliés sur le front de Salonique en 1917 ne purent percer un front bien organisé et bien défendu par une puissante armée, plus nombreuse et mieux outillée que celle des soldats de l'Entente.

Le Grand Quartier général serbe, à la Conférence de Paris, en mars 1916, comme en bien d'autres circonstances, souligna l'importance du front des Balkans et des grands résultats que l'on aurait pu obtenir par une victoire remportée sur ce front. A son avis, un renfort de quatre à six divisions et d'une soixantaine de pièces d'artillerie lourde y aurait suffi. La conséquence aurait été la rupture de la ligne Berlin—Constantinople, séparant la Bulgarie de la Quadruple-Alliance et isolant complètement la Turquie.

Le Grand Quartier général, dans ses memorandums, et par l'intermédiaire de son délégué aux conférences interalliées, de mars à novembre 1916, et par l'intermédiaire de son envoyé spécial au mois de novembre 1917, cherchait toujours à convaincre les puissances de l'Entente que la guerre européenne devait se résoudre sur ce front. «Par une victoire sur les Bulgares, disait-il, la communication Berlin—Constantinople sera coupée et la Serbie sera reconstituée, ce qui sera très avantageux pour les Alliés et très préjudiciable, à tous les points de vue, pour les Puissances centrales. La Turquie sera alors contrainte de signer la paix. L'Autriche-Hongrie, qui représente la partie faible des Empires Centraux, attaquée par toutes les forces alliées, ne saura tenir longtemps et, surtout étant donné que sa frontière du sud n'est pas fortifiée, elle sera vite obligée de demander la paix».

A ce moment, ces memorandums, n'arrêtèrent pas trop l'attention des puissances alliées. Il fallait attendre des jours meilleurs, des circonstances plus propices.

Par l'arrivée de la division des volontaires yougoslaves de Russie²), de quelques milliers de volontaires venant d'Amérique et de

¹) Ces pertes furent surtout sensibles pour l'armée serbe: son unique ressource pour combler les vides ainsi causés était l'appoint fourni par les volontaires yougoslaves qui se mettaient en route pour Salonique de tous les pays du monde. Mais, pour des raisons d'ordre politique ou technique, leur arrivée fut très lente et difficile. Aussi le Grand Quartier général fut-il obligé de supprimer un régiment d'infanterie dans chaque division.

²) En 1916, une division composée de volontaires serbes, croates et slovènes, sous le commandement d'officiers supérieurs et d'une partie de sous-officiers serbes, partit de Corfou combattre dans la Dobroudja avec les armées roumaine et russe. A la fin de 1916 et au printemps de 1917, une nouvelle division de volontaires, yougoslaves fut constituée. Les deux divisions formaient un corps d'armée sous les ordres d'un général serbe. Lorsque la révolution russe et les événements qui la suivirent sur le front russo-roumain empêchèrent ces troupes de continuer leur participation, le gouvernement serbe et le Grand

France et d'un petit nombre venant d'Italie (que celle-ci avait auparavant acceptés dans ses rangs), l'armée serbe fut renforcée dans des proportions satisfaisantes. Les autres armées, — affaiblies par le retrait de la division russe devenue inutilisable, d'une brigade de cavalerie, d'abord, et d'une division d'infanterie anglaise, aussitôt après, et ne pouvant pas compter sur l'armée grecque qui était à peine dans la période d'organisation et d'armement, — furent également renforcées et, surtout, pourvues d'artillerie lourde.

Dans la deuxième moitié de 1918, il fut décidé qu'une grande offensive serait entreprise sur tout le front de Salonique, aussi bien contre les Allemands que les Bulgares. En moins de deux mois l'on fit les préparatifs nécessaires, sous l'oeil de l'ennemi, qui, de sa position dominante, malgré toutes les précautions des Alliés, pouvait toujours observer leurs mouvements. Vers la mi-septembre, l'armée serbe tout entière et deux divisions françaises commencèrent à attaquer, soutenues par les offensives d'autres troupes alliées sur tout le front. Les soldats serbes se jetèrent dans le combat avec une bravoure indomptable, et, après une lutte sanglante de quarante-huit heures, réussirent à percer le front ennemi, qui avait été jugé imprenable par le Grand Quartier général ennemi lui-même. L'armée serbe harcèle l'ennemi. En cinq jours, elle pénétra, dans un front de vingt-cinq kilomètres, sur une profondeur de soixante kilomètres, traversa le Vardar, continua avec une endurance sans égale, la poursuite de l'adversaire vers Skoplyé, Koumanovo et Tzarévo Sélo. En quatre jours l'armée bulgaro-allemande fut battue sur un large front et séparée en deux parties: ce magnifique succès devait permettre la pénétration des troupes serbes en territoire bulgare, ce qui amena la capitulation de la Bulgarie.

Le résultat de cette offensive fut de donner aux Serbes 90.000 prisonniers, plus de 800 canons et une énorme quantité de matériel de guerre. Au début, se trouvant dans l'impossibilité d'être ravitaillée et d'évacuer ses blessés, par suite de la pénurie des moyens de transports et de la destruction des voies de communication, seule la première armée serbe put poursuivre son avance. Mais bientôt, la deuxième armée rejoignit la première, accompagnée d'une brigade de cavalerie et d'artillerie lourde françaises, et, ensemble, elles continuèrent leur marche victorieuse pour la délivrance de la patrie de tous les Serbes, Croates et Slovènes.

L'armée germano-austro-hongroise, composée de trois divisions sous les ordres du général Koeves, espérait pouvoir arrêter l'avance serbe sur les anciennes frontières de la Serbie. Près de Vranýé, le 4 octobre 1918, après un combat de deux jours, les troupes serbes battirent complètement la 9e division austro-hongroise, jetée en avant

Quartier général serbe demandèrent aux Alliés le transfert de cette armée au front de Salonique. Des difficultés d'ordre politique et technique ne permirent ce transfert qu'au printemps de 1918, partie par Arkhangel, partie par Vladivostock; mais ces troupes se trouvaient alors réduites presque de moitié, c'est à dire à une division seulement, à cause de la propagande des bolchéviks russes et des difficultés de ravitaillement et de transport.

pour protéger la concentration et l'organisation des troupes ennemies destinées à la défense de Niche. D'un seul élan, on peut dire, les vaillants soldats de la première armée atteignirent Niche, sans coup férir malgré un approvisionnement insuffisant en munitions; de là, ils se ruèrent audacieusement contre un adversaire deux fois plus fort, et, après un combat acharné de trois jours, le battirent complètement et délivrèrent Niche (13 octobre 1918).

Les troupes serbes eurent ensuite facilement raison de la résistance ennemie et, de cette façon, après 5 jours de combat incessant et de marches forcées, la première armée, en couvrant 700 km., sans ravitaillement, sans chaussures, sans vêtements, atteignit victorieusement les rives de la Save et du Danube, délivrant ainsi la Serbie tout entière et Belgrade sa capitale. Immédiatement après, elle franchit la Save, la Drina et le Danube, portant le salut de la liberté au peuple «aux trois noms mais d'une seule âme». En même temps, les vaillantes troupes se dirigeaient sur Scadar; elles battirent les derniers restes de l'armée austro-hongroise d'Albanie, prirent cette ville et apportèrent la liberté au Monténégro tout entier...

Mais cette grande victoire a coûté au peuple serbe des pertes considérables. Les agents des chemins de fer serbes, décimés par les balles et par la maladie, y figurent pour un nombre extrêmement élevé.

Et ceux qui survécurent exténués, durent se mettre immédiatement et sans répit à l'oeuvre de reconstruction du réseau ferroviaire serbe, devenu yougoslave.

TROISIÈME PARTIE

LES CHEMINS DE FER DU ROYAUME
DE YOUGOSLAVIE

(1918 — 1937)

CHAPITRE I

LA FORMATION DU RESEAU YUGOSLAVE DE 1918 A 1927

1) LA REPRISE DES CHEMINS DE FER DE L'ANCIENNE MONARCHIE AUSTRO-HONGROISE

Au point de vue des chemins de fer de la Serbie, devenue la Yougoslavie, le Congrès de la Paix manqua d'équité et de courage: la formation d'un réseau compact des chemins de fer de la future Yougoslavie ne fut point sa préoccupation. Le Traité secret de Londres du 26 avril 1915 avait déjà, par avance, écarté les solutions adéquates. Les sacrifices demandés ensuite aux Yougoslaves finirent par vicier plus gravement encore les décisions de l'aréopage américano-européen.

Ainsi les chemins de fer reliant la ville de Riyéka (Fiume) furent coupés en dépit des intérêts yougoslaves; les voies ferrées de Goritza et de Gradichka furent enlevées au réseau de la Yougoslavie; du côté de Skadar et Dratch (Durazzo), le nouvel Etat se vit interdire tout accès ferroviaire, puisqu'on créa une grande Albanie; au nord, les lignes allant vers la Hongrie furent sectionnées aux dépens du développement des chemins de fer de la Yougoslavie.

Les conditions juridiques fondamentales de la transmission des chemins de fer situés sur les territoires restitués par l'Autriche-Hongrie font l'objet des différents articles des traités de paix signés à Saint-Germain et à Trianon en 1919.

Après avoir reconnu, dans les articles 89 du traité de Saint-Germain, sous réserve des dispositions de l'article 27 du même traité, et 42, section II du traité de Trianon, en rapport avec l'article 27, Partie II du même traité, les frontières du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes (la Yougoslavie d'aujourd'hui) telles qu'elles devaient être fixées par les principales puissances alliées et associées, l'Autriche-Hongrie, par l'article 208 du Traité de Saint-Germain et par l'article 191 du Traité de Trianon, s'engageaient à remettre à la Yougoslavie avec les voies ferrées situées en territoire yougoslave, les aménagements, les installations, le matériel roulant, ainsi que les approvisionnements, le matériel fixe et l'outillage en entier et en bon état.

Le partage de l'actif des chemins de fer fut confié à une commission d'experts nommée «Commission de Répartition du Matériel roulant», prévue par les traités et convoquée par le Conseil des Ambassadeurs en 1919. Ses travaux, rendus extrêmement difficiles par des obstacles d'ordre tant diplomatique que technique, traînaient en longueur. Ce n'est que neuf ans plus tard, en 1927, que, par voie de compromis, on effectua la répartition finale. Quant à l'exécution, elle ne prit fin qu'en 1928.

La Yougoslavie hérita aussi des lignes privées exploitées jadis par l'Etat austro-hongrois, soit pour son propre compte soit pour le compte de leurs propriétaires — c'est à dire de compagnies dont les actions étaient entre les mains d'étrangers. Longues de 3.000 km. environ, elles devaient être rachetées par le gouvernement yougoslave, qui devait prendre à sa charge tous les engagements de l'ancien Etat austro-hongrois¹).

Au mois de février 1931, le gouvernement yougoslave (à ce moment encore: serbo-croato-slovène) passa avec les porteurs d'actions de toutes les sociétés et propriétaires un accord, qui concernait les lignes d'une longueur totale d'environ 1750 km. Conformément à cet accord, les porteurs des actions privilégiées reçoivent 200 dinars par 100 couronnes de valeur nominale. En outre, il leur a été reconnu une indemnité de 90 dinars pour 100 couronnes de valeur nominale, à titre d'intérêts et du chef de l'exploitation de ces lignes par l'Etat yougoslave de 1919 à 1931. Le paiement du capital a été fait sous forme de bons du trésor portant 6% d'intérêts et remboursables en huit ans. Quant à l'indemnité, elle a été payée comptant sous déduction des acomptes versés antérieurement. L'Etat yougoslave étant ainsi devenu propriétaire de toutes les actions privilégiées, on s'attend à ce que les diverses sociétés intéressées procèdent à leur liquidation, à la suite de quoi la nationalisation de ces chemins de fer sera complète. Cette opération a coûté au gouvernement yougoslave 245.000.000 de dinars.

Mais le démembrement de la Monarchie Austro-hongroise a surtout eu des suites compliquées pour le règlement de la question de la «Société des chemins de fer du Sud», connue sous le nom de «Südbahn».

En 1919 ces lignes se trouvent sur les territoires de plusieurs Etats: les tronçons Ala—transit—Brenner (199 km.), Franzensfeste—Toblach (61 km.), Trieste—Loitsch (107 km.), Nabresina—Cormons (50 km.), St Peter—Fiume (55 km.), soit 462 km., se trouvaient sur le

¹) Comme la plupart de ces chemins de fer d'intérêt local se trouvaient sur le territoire de la Hongrie, nous avons cru nécessaire de donner le texte de la loi qui réglait le développement des chemins de fer privés appelés locaux, au moment où nous avons parlé de la création des chemins de fer dans les pays yougoslaves sous l'Autriche-Hongrie avant la guerre mondiale. Cette loi était entrée en vigueur à la date du 13 juin 1880 et complétée par celle du 24 février 1888. — En ce qui concernait les chemins de fer privés, appelés «locaux», dans les anciennes provinces sur le territoire autrichien, leur développement était réglé par la loi de 1893, complétée par des lois de 1894 et 1910, qui leur donnaient beaucoup de privilèges pour en encourager le développement.

territoire occupé par les armées italiennes; les tronçons Loitsch—Spielfeld (213 km.), Zidani Most—Sissak (126 km.), Maribor—Unterdraubourg (64 km.) et Pragerhof—Alsodomborn (91 km.), soit ensemble 494 km. étaient en possession de la Yougoslavie; des 2234 km. composant le réseau total du «Südbahn», il n'en restait aux Etats de l'Autriche allemande et de Hongrie que 56 %. — Dans les pays occupés par l'armée italienne, l'administration des Chemins de fer de l'Etat italien avait pris possession des lignes et en assurait l'exploitation; aux stations de passage de Brenner, de Toblach et de Loitsch, un cordon a été établi. — En Yougoslavie, la Société des Chemins de fer du Sud avait conservé l'exploitation de ses lignes, mais sous le contrôle de l'Etat, et une seule inspection, celle de Lyoublyana, a été substituée à celle de Gratz, de Trieste et de Klagenfurt. De plus, pour les lignes croates de la Société, qui dépendaient précédemment de la direction d'exploitation de Budapest, le siège de la direction a été installé à Zagreb.

Le sort de la Société des Chemins de fer du Sud a été lié à chacune des grandes questions politiques et économiques en discussion, telles que le règlement définitif des conditions territoriales, l'organisation future de la vie économique dans chacun des nouveaux Etats nationaux, la possibilité d'une union, au moins économique, des anciens territoires de la Monarchie, le règlement des relations commerciales de la nouvelle Europe, les questions du change, les nouveaux traités de commerce et de douanes, etc.

La Société mettait en avant des arguments en vue du maintien du *statu quo*. Pour elle, d'abord, la question vitale était de garder la ligne Pusteria—Brenner, par Franzensfeste, qui domine la route Ouest-Est. La Société affirmait qu'au point de vue technique de l'exploitation un changement apporté aux points de passage sur les cols de Toblach et du Brenner ne serait favorable à aucune des deux parties. D'ailleurs, une plus grande participation de l'Italie à la route du Brenner ne pouvait qu'être avantageuse au trafic de la «Südbahn», attendu que l'Italie aura bien moins tendance à utiliser, en trafic international, les routes du St Gothard et de Pontebba que celles du Brenner. — La Société alléguait aussi que le maintien de la route de Budapest—Villach, par Maribor, ainsi que de celle de Sissak avait son importance à cause de l'accès aux portes de l'Adriatique, à la vallée de la Drava, et à celle de la Pusteria, puis à cause des communications vers l'Ouest et le Nord-Ouest, avec l'Allemagne, la Suisse et les au-delà. L'Etat Yougoslave dont la production et le commerce peuvent rapidement se développer, aura à sa disposition la route Est-Ouest de la «Südbahn», et la ligne Maribor—Franzensfeste, jusqu'ici quelque peu délaissée, prendrait de l'importance. — En ce qui concerne la ligne Vienne—Trieste (et Fiume), qui traverse l'Autriche allemande, la Yougoslavie et le territoire de Trieste, la question, d'après la Société, était au point de vue trafic, plus difficile à résoudre, car elle avait un caractère spécial à cause de la situation de ces deux ports, et il était de toute importance d'éviter des frottements qui pourraient entraîner des complications politiques. La Société «Südbahn» évoquait la bonne solution que constituèrent les arrange-

ments relatifs à la navigation sur le Danube, dits «convention à quatre» (Autriche-Hongrie, Serbie, Bulgarie, Turquie), puis le compromis austro-hongrois, pour admettre qu'une convention internationale réglant le trafic entre ces deux ports de mer et l'arrière pays, si elle pouvait paraître un problème difficile, ne serait, cependant, pas d'une réalisation impossible. — L'Etat tchécoslovaque, disait la Société, qui désire, par le «corridor de Presbourg», se réserver une voie indépendante vers la Yougoslavie et un accès à la mer, pourrait utiliser les lignes existantes au lieu d'en construire de nouvelles.

En exposant ces arguments et en invoquant le fait qu'elle avait su, dans le trafic dualiste austro-hongrois, parfaitement satisfaire les intérêts économiques indépendants de ces deux pays, elle prétendait qu'elle pourrait assumer l'exploitation unique de toutes ses lignes pour tous les intéressés, au lieu que cette exploitation fût fractionnée d'après le territoire de chacun d'eux. Mais les Etats successeurs de l'Autriche-Hongrie et l'Italie, et particulièrement la Yougoslavie, en décidèrent autrement.

D'après l'article 320 du Traité de Paix de Saint-Germain et l'article 304 du Traité de Paix de Trianon, la réorganisation administrative et technique du réseau de la Compagnie des chemins de fer du Sud devait être réalisée par un accord entre la compagnie et les Etats traversés par son réseau. Une convention, conclue avec la Société le 11 février 1921 et approuvée par son Assemblée Générale le 7 juillet 1921, établit un régime provisoire. Le 29 mars 1923, cependant, les représentants autorisés des Etats intéressés signèrent à Rome un accord avec la Société «Sudbahn», qui prit la dénomination de «Compagnie des chemins de fer Danube—Save—Adriatique». L'accord fut conclu d'accord avec le Comité représentant les porteurs d'obligations émises par la même compagnie pour la réorganisation administrative et technique du réseau de la dite Compagnie.

Par cet accord, les Etats intéressés confirmèrent les droits accordés à la Compagnie auparavant et s'engagèrent à ne pas exercer le droit de rachat pendant la durée de cet accord. La Compagnie est représentée et administrée par un Conseil d'administration de 29 membres. Deux membres de ce Conseil sont les représentants de la Yougoslavie.

Comme la Yougoslavie déclarait vouloir exploiter elle-même les chemins de fer traversant son territoire, la compagnie était obligée, d'après l'article 12 de l'accord, de livrer ces chemins de fer avec leurs accessoires, dépendances et toutes autres, correspondant à l'état de possession du 1er juin 1922. Cette part des chemins de fer de la Compagnie pour la Yougoslavie représentait 25,1 %. De son côté, la Yougoslavie s'obligea à payer au fond des obligations, institué par l'article 33 de l'accord et d'après l'article 15, à titre de redevance pour l'usage des lignes et autres, une somme annuelle dans la mesure de 22,5 % de revenu brut des lignes exploitées par elle. La situation du personnel, qui figurait au moment de la prise d'exploitation par la Yougoslavie, était régie dans l'article 17 du

dit accord. Par l'article 29, on réservait le droit à la Yougoslavie de s'exonérer des engagements prévus aux articles 15 et 24.

Cet accord était établi pour une période allant du 1^{er} janvier 1923 jusqu'à l'expiration de l'année 1968.

Telles étaient les conditions de la transmission des chemins de fer que la Yougoslavie avait hérité de l'ancienne Monarchie des Habsbourg. Au total, cette succession montait à 8.955 kilomètres environ de voies normales et étroites, destinées à toutes sortes d'usages¹⁾, et formant plusieurs réseaux régionaux.²⁾

2) LA RECONSTRUCTION DES ANCIENS CHEMINS DE FER DANS L'ETAT YUGOSLAVE FORMÉ EN 1918

Après l'union politique des Serbes, Croates et Slovènes, le premier soin du Gouvernement de Belgrade fut de reconstruire au plus vite l'ancien réseau de la Serbie d'avant-guerre, ainsi que les lignes qui étaient entrées dans la composition du réseau du nouveau Royaume de Yougoslavie (à ce moment-là encore: Serbie—Croatie—Slovénie). Tout était dans un état désolant: les chemins de fer, dans les contrées serbes, étaient presque complètement anéantis; les rails étaient coupés, arrachés, enfoncés; les ponts détruits, les gares dévastées, tout n'était que ruines.³⁾ Dans les régions reconquises, les chemins de fer, faute d'entretien et de réparation pendant les hostilités, et à la suite des dégâts faits par les troupes des Empires Centraux battant en retraite, présentaient un aspect non moins déplorable. Il fallait de toute urgence mettre toutes ces lignes en état de servir, au moins provisoirement et tant bien que mal. Ce sont la section militaire des chemins de fer et le génie de l'armée serbe, sous la direction de l'Inspection des chemins de fer militaires du quartier général, qui s'en chargèrent. Sans relâche, jour et nuit, dans les conditions les plus défavorables, sans outillage, avec des matériaux trouvés sur place après la retraite de l'ennemi, sans moyens, en un mot dépourvu de tout, on travailla quatre mois durant, de novembre 1918 à avril 1919.⁴⁾ Grâce à ce labeur sans

¹⁾ La ligne Banya Louka—Dobrelyine était stratégique.

²⁾ Au moment où le moratoire des réparations de guerre a été proclamé, en 1931, l'Etat a refusé les annuités aux sociétés dont les capitaux étaient hongrois. — En 1936, l'Etat a racheté les lignes: Lyoublyana—Karlovatz (173 km. pour 43 millions de dinars), Krany—Trjitch (15 km., 6 millions), Lyoublyana—Vrhlika (3 millions).

³⁾ Celui qui voudrait se rendre compte des destructions que subirent les chemins de fer serbes en 1914—1918 n'a qu'à jeter un simple coup d'oeil sur quelques 200 photographies reproduites par les services de la Délégation yougoslave à la Conférence de la Paix dans le livre *Serbie pillée, saccagée*, édité à Paris en 1919. Ponts en fer, en maçonnerie, en pierre détruits, viaducs endommagés, stations d'eau dynamitées, gares dévastées, wagons et locomotives réduits en morceaux, magasins et entrepôts incendiés! Jamais oeuvre de destruction ne fut si achevée, si désolante, si tragique.

⁴⁾ D'après l'Armistice conclue entre le Commandant des Armées Alliées de l'Orient, le général Franchet d'Esperey et le Comte Karolyi, la reconstruction des lignes de Serbie devait être faite par des ouvriers, de l'outillage et des

pareil, la voie ferrée principale de la Serbie d'avant-guerre a été rendue à l'exploitation provisoire: les trains se remirent à circuler sur la ligne Djevdjéliya—Skoplyé—Niche—Lapovo (environ 508 km.), et sur l'embranchement Skoplyé—Mitrovitza (120 km.).

Comme la démobilisation de tout le personnel des chemins de fer militaire venait de s'effectuer, c'est le Ministère des Communications, nouvellement formé, qui reprit le travail de l'Inspection militaire des Chemins de fer du Quartier général. La reconstruction fut alors poursuivie avec un nouvel élan. En six mois, du début du mois d'avril au mois d'octobre 1919, il a été remis en état provisoire de service 835 km. 4 de voies construites jadis au prix de gros sacrifices par la Serbie: Lapovo—Belgrade (109 km. 6), Lapovo—Kragouïévatz (29 km. 3), Niche—Pirote (73 km.), Stalatch—Oujitzé (165 km. 7), Vélaka Plana—Smédérévo (44 km. 4), Zabréjy—Valyévo (67 km. 5), Laïkovatz—Mladénovatz (74 km. 4), Laïkovatz—Ougrinovatz (39 km. 4), Tchatchak—Gorgni Milanovatz (21 km. 4), Paratchine—Zaïétchar (104 km. 7), et Knyajévatz—Négotine (106 km.).

A la fin de septembre 1919, l'exploitation provisoire fut donc établie sur tout le réseau de la Serbie d'avant guerre.

Mais cette reconstruction provisoire devait être remplacée par une consolidation et une amélioration de toutes les lignes. Le rail devait être remplacé et renforcé. Les ponts, plutôt fragiles, devaient être montés en acier. Les traverses étaient à changer. Il fallait non seulement reconstruire, mais aussi agrandir les gares, les châteaux d'eau et autres installations.

Cette troisième étape de la reconstruction des chemins de fer yougoslaves commença au début du mois d'octobre 1919 et devait se poursuivre pendant plusieurs années. Le peuple Yougoslave fournit alors un effort à la fois moral et matériel de grande envergure. La dépense totale rien que pour la réfection, d'abord provisoire et ensuite définitive, du réseau des chemins de fer de l'ancienne Serbie a atteint la somme de 650.000.000 de dinars.

3) LE PLAN GÉNÉRAL DU RÉSEAU DES CHEMINS DE FER YUGOSLAVES (LOI DU 23 JUILLET 1922), ET LES EMPRUNTS DE 1921 (INTÉRIEUR) ET DE 1922 (EXTÉRIEUR)

La reconstruction des chemins de fer dans le nouvel Etat yougoslave a été—au fond, une petite partie de l'activité ferroviaire qu'avait à déployer le peuple yougoslave. Le grand réseau yougoslave avait besoin de réfection sur d'autres points, dans d'autres régions qu'en Serbie: en Bosnie Herzégovine, en Croatie, en Voïvodine. D'autre part, certaines lignes commencées avant la Grande Guerre, devaient être terminées. De plus, les nouvelles frontières exigeaient le réajustement des voies, surtout là où le Traité de Paix avait amputé

matériaux fournis par la Hongrie; elle envoya en effet un grand nombre d'ouvriers, mais dépourvus de tout outillage et matériel. De plus, il n'y avait point d'ouvriers qualifiés ni spécialisés, mais de simples manoeuvres, qui, par surcroît, se mirent, dès leur arrivée en Serbie, à faire une forte propagande communiste. Aussi le Gouvernement yougoslave a-t-il dû les refouler sur leur pays d'origine.

certaines lignes en en laissant des tronçons aux anciens ennemis. Diverses voies avaient besoin d'être reliées entre elles par des embranchements ou des jonctions indispensables. Certaines lignes qui, jadis, étaient secondaires et par conséquent étaient construites moins solidement, devenaient d'une importance primordiale soit dans les communications intérieures, soit dans le trafic international, et on devait les adapter à ce nouveau rôle. Enfin, le problème de la construction de nouvelles lignes se posait avec acuité et d'une manière impérieuse devant le jeune Etat. En voici quelques exemples:

Le Monténégro, l'ancien département de Novi Pazar, la Serbie du Sud, la Dalmatie et l'Herzégovine n'avaient point de chemins de fer ou n'en avaient qu'une seule ligne, tout à fait insuffisante pour les besoins économiques du nouvel Etat.

Par contre, en Slovénie, Croatie et Voïvodine, le réseau était tellement dense qu'on pouvait le comparer à ce point de vue aux chemins de fer de France. Mais ce réseau était morcelé, de sorte que chaque région était isolée et n'avait parfois aucune liaison avec la région la plus proche. Ainsi l'ancienne Serbie n'était-elle reliée avec le nord et avec l'Europe occidentale que par une seule ligne: via Zémoun. Elle n'avait aucune liaison avec la Bosnie et l'Herzégovine. La Bosnie et l'Herzégovine n'avaient point de liaison ni avec le Monténégro, ni avec la Vieille Serbie. Le Banat était séparé de la Serbie par le Danube. La Dalmatie et le Monténégro étaient complètement isolés d'autres régions yougoslaves. Par contre la Croatie et la Slovénie étaient fortement reliées à Budapest et à Vienne¹⁾

La ligne Belgrade—Zagreb—Trieste (ou Riéka), qui jadis faisait partie du réseau des chemins de fer austro-hongrois, n'était pas utilisable pour le trafic international. Après la guerre, elle est devenue une voie de communication internationale de grande importance dans les relations avec l'Europe occidentale et l'Asie. Elle devenait en même temps une partie de la ligne appelée quarante-cinquième parallèle Bordeaux—Lyon—Milan—Trieste—Belgrade—Prahovo—Bucarest—Russie.

A part ces circonstances, qui sont pour la plupart la conséquence du programme de l'ancienne Monarchie Austro-hongroise, dont la politique — politique pangermanique et anti-yougoslave — était d'exclure, en toute occasion, la Serbie et les pays yougoslaves, sont venues aussi s'ajouter les difficultés créées par l'injustice de la Conférence de la Paix, qui n'a tenu aucun compte des com-

¹⁾ La même politique ferroviaire était appliquée par l'Autriche-Hongrie aux pays tchèques et slovaques. Dans son livre *la Tchécoslovaquie* (pages 77 et 80), M. Eisenmann le constate: «Les lignes principales sont orientées vers Vienne et Budapest et évitent autant que possible Prague». Et plus loin: «Les chemins de fer de la Bohême orientale convergent dans la direction de Vienne, et cette région ne communique avec Prague que par des lignes sinueuses, faites de tronçons mal ajustés: car son industrie dépendait de Vienne, qui la détournait de Prague». Il n'existe point de ligne continue en Slovaquie centrale, tandis que la frontière coupe onze lignes verticales dont six dirigées vers Budapest». Comme la Yougoslavie, la Tchécoslovaquie a été obligée de redresser son réseau et de l'ajuster «au nouvel état politique du pays».

munications de la future Yougoslavie. A la frontière ungaro-yougoslave, le grand carrefour de toutes les lignes du Banat du Nord à Témichvar, n'a pas été donné à la Yougoslavie, et de ce fait le point de jonction des chemins de fer du Banat et de la Batchka est resté entre des mains étrangères. Il en fut de même sur le Danube vers la frontière roumaine, à Bazyache. Et nous trouvons aussi le même cas aux frontières austro-yougoslaves et italo-yougoslaves où tout les noeuds des grandes lignes ont été donnés à des nations voisines.

On voit bien que, de toutes parts, la question des chemins de fer sollicitait l'attention du Gouvernement, du Parlement, de l'opinion publique du pays et de l'étranger. Une organisation à la fois administrative, technique et économique de ces problèmes s'imposait, car ils surgissaient sans cesse, et il fallait, en les étudiant de plus sérieusement, les sérier.

C'est le Ministère des Communications qui prit l'initiative de réunir une Conférence des techniciens et des représentants de plusieurs ministères (travaux publics, finances, commerce, industrie, forêts, défense nationale) et de personnalités éminentes, en vue d'élaborer un programme ferroviaire du Royaume. Cette conférence se réunit du 3 au 7 mai 1920. Le plan devait réaliser le perfectionnement du réseau existant, l'orientation de la navigation fluviale et maritime de la Yougoslavie vers le trafic international, la construction de lignes dans l'intérêt social, économique et stratégique de certaines régions. La Conférence avait à s'occuper aussi des méthodes et du financement des constructions de chemins de fer. On passa en revue tous les modes: en régie, par entreprises privées, par consortiums étrangers; on parla d'emprunts intérieurs et de recours à l'étranger.

Le programme suggéré par cette Conférence prévoyait la reconstruction et la transformation des anciennes lignes (1.400 km.) et la construction de 3.000 km. de nouvelles voies. Il englobe toutes les régions. Les lignes adriatique, transbalkanique et sud-européenne sont comprises dans le plan.

La Commission met en premier lieu la transformation complète de la ligne Lyoublyana—Zagreb—Belgrade—Niche—Skoplyé—Djevdjéliya en «ligne de première classe». Il doit en être de même avec la ligne Niche—Pirote-frontière bulgare, Le trafic international n'aurait pas ainsi à faire de reproches à la jeune Yougoslavie. Certaines parties de ces lignes doivent être mises à double voie (*doupli kolosseki*).

Belgrade doit, selon le plan de la Commission, être reliée à Pantchévo (Banat) par une ligne directe et un pont sur le Danube, faisant pendant au pont sur la Save. Il faut également terminer la ligne Belgrade—Pojarévatz qui reliait directement la capitale à la vallée de la Mlava. Pour dégager la voie verticale Belgrade—Skoplyé, qui prenait de plus en plus d'importance, et pour relier Belgrade à la célèbre Kossovo-Polyé, une ligne, se détachant à Kragouyévatz et faisant une courbe vers l'antique vallée de l'Ibar — centre de l'Etat médiéval serbe —, devait atteindre l'ancienne cité de l'Empereur

Douchan. Sur la même ligne verticale, des embranchements devaient relier la capitale aux points quasi extrêmes de la Yougoslavie du sud-est: de Koumanovo à Krivā Palanka et de Gradsko, par Chtipe, à Kotchané, d'un côté, et à Stroumitza-la-ville, de l'autre.

Encore plus importantes étaient les lignes que la Commission prévoyait de la capitale yougoslave à la mer, en reliant les régions qui manquaient de liaison. Entre Oujitzé et Vichégrade (par Vardichté), on devait établir d'abord une voie étroite, facilement transformable en voie normale; Belgrade devait être immédiatement reliée à Saraïévo, Mostar et la Mer Adriatique. En même temps, la Commission prévoyait une ligne plus courte de la capitale à l'Adriatique moyenne: Belgrade—Valyévo—Oujitzé—Vichégrade, d'où la ligne à voie étroite, conduisant, par Saraïévo, Mostar et Metkovitch, à la mer, devait être transformée en voie normale. Le plan prévoyait aussi un embranchement: Mostar—Split, qui reliait la capitale au port principal de la côte yougoslave. D'autre part, cette ligne Belgrade—Valyévo—Oujitzé—Vichégrade devait être continuée jusqu'à Fotcha et, ensuite, par la vallée de la Piava, au Monténégro, à Nikchitch, jusqu'aux Bouches de Kotor, avec un embranchement vers Doubrovnik.

Ce plan n'avait pas négligé non plus les tronçons de la ligne transbalkanique. Il comprenait d'abord l'achèvement de la ligne déjà commencée Knyajévatz—Niche, qui devait continuer, par la vallée de la Toplitzza, à Prokouplyé, vers Kossovo-la-plaine. De Kossovo, selon l'avis de la Commission, la ligne devait aller à Petch, où résidait le Patriarche serbe au XVI^e siècle, passer par Podgoritzza, au Monténégro, et de là, atteindre les Bouches de Kotor, avec un embranchement vers Bar.

En vue d'organiser une ligne sud-européenne à travers le territoire yougoslave, la Conférence envisageait l'achèvement de la ligne déjà mentionnée Belgrade—Pojarévatz et la prolongation de cette ligne jusqu'à Négotine, où une jonction devait se faire avec la ligne roumaine allant à Bucarest. En attendant, la consolidation de la ligne Sénta—Soubotitzza et la construction de la ligne Sénta—Kikineda, — tout en reliant ainsi la Batchka et le Banat, — pouvaient servir comme trait d'union entre la Yougoslavie et la Roumanie.

Pour relier Zagreb avec l'Adriatique moyenne, la Commission demandait la construction du tronçon, déjà tracé, de Gospitch, par Zrmagna, à Knine, ce qu'on appelait la ligne de la Lika («litchka prouga»). Elle prévoyait aussi la ligne Vrhoviné—Signe.

En Bosnie-Herzégovine, le plan comportait la construction de la ligne de l'Ouna («ounska prouga»), qui, passant par la vallée de cette rivière, devait relier la ligne transversale Zagreb—Belgrade avec la mer par un chemin plus court que celui par lequel passait la ligne de la Lika. Il s'agissait de construire le tronçon allant de la ville de Kroupa en Bosnie le point de départ était à Sounya et respectivement à Sissak et à Zagreb), par les villes de Bihatch, Zrmagna à Knine, d'où une ligne déjà construite conduisait à Split. — La ligne Doboï—Chamatz—Brthko—Viélyina—Lechnitzza—Valyévo était destinée à souder le nord et le nord-est de la Bosnie avec la

Matchva et la Choumadia. — La ligne Touzla—Bratchko reliait la Bosnie directement à la Voïvodine (par Vinekovtzi) et la ligne Banya Louka—Yaïtzé, devait améliorer les communications dans la vallée du Vrbas, exclure un tronçon de chemin de fer à crémaillère qui traversait le mont Komar et rapprocher Banya Louka de Saraïevo. Enfin, pour que les mines, dans la Bosnie du nord-est, puissent transporter le charbon jusqu'à la Save, la Commission prévoyait la ligne Oglyévik—Ratcha.

Au nord, le Banat et la Batchka devaient être reliés, encore, par le tronçon Titel—Orlovat, avec le port, sur la Tissa; la Slovénie devait obtenir la ligne Mourska Sobota—Lyoutomer—Ormoj- en vue de relier deux contrées séparées par une chaîne de montagnes, et de les relier à Zagreb et à Lyoublyana, ainsi que la ligne Borovlyé—Jitaravas (en cas de mauvais résultats du plébiscite dans la deuxième zone de la Carinthie); la ville minière de Krapino devait être liée à Rogatetz, c'est à dire à Tzélyé, et à Goloubovetz, c'est à dire à Varajdine.

Ajoutons que le plan envisageait, enfin, une ligne secondaire qui, dans l'ancienne Serbie, devait rapprocher le Timok supérieur et la Morava, en allant d'Alexinatz, sur la voie verticale principale, par Soko-les-Bains (Soko-Banya), à Knyajévatz.

La Conférence n'a pas fixé un ordre de priorité spécial pour ces lignes; elle a déclaré tout simplement qu'elles étaient aussi importantes les unes que les autres. Elle n'avait pas non plus fixé le délai de la réalisation de ce plan. Les discussions qui eurent lieu au sein de la Conférence laissaient entendre que toutes ces lignes devraient être livrées à la circulation vers 1930.

Les dépenses de construction avec le matériel roulant, mais sans électrification étaient prévues à 9 milliards de dinars. Dans cette somme, il aurait fallu donner au moins 4 milliards à l'étranger pour le matériel qui ne se trouve pas dans le pays même: les explosifs, les rails, les ponts métalliques, les aiguillages, le matériel roulant, l'installation des chantiers, l'outillage, les machines etc. Il est inutile de dire que l'envoi à l'étranger d'une pareille somme d'argent, au moment où il fallait employer tous les moyens pour améliorer le cours du dinar, aurait été pour le pays une faute lourde, de conséquences incalculables. D'autant plus que la Yougoslavie avait toutes les conditions pour développer l'industrie métallurgique dans le pays même, qui pouvait se charger de la fabrication du matériel nécessaire, à condition bien entendu de laisser à cette industrie le temps voulu pour se développer et en favorisant son entreprise par des privilèges.

Après cette conférence, une grande discussion s'engagea à travers tout le pays au sujet de la construction des nouvelles lignes de chemins de fer et surtout au sujet de celles qui devaient relier Belgrade à l'Adriatique. De nombreux articles de techniciens, de politiciens et même de ceux qui n'étaient pas du métier, incompetents, étrangers à la question, ont paru dans les journaux et les revues.

On a aussi imprimé des livres et des brochures qui traitaient du programme à réaliser.¹⁾

Cependant, la Direction des constructions de chemins de fer auprès du Ministère des Communications forma le 29 novembre 1920 un grand nombre de «sections», commissions de techniciens, auxquelles elle confia les études des tracés à travers toute la Yougoslavie. On pourrait dire que des pléiades d'ingénieurs parcouraient tout le pays pour marquer les sillons où les trains devaient passer dans un avenir proche ou lointain.²⁾

Devant les difficultés que présentait la réalisation du plan intégral de la Commission, — il aurait fallu embaucher 100.000 ouvriers pour dix années pour l'exécuter! — le gouvernement était obligé de ne procéder que par étapes et par tronçons. Il s'imposa trois principes: défense nationale, liaison des régions et exploitation des richesses du pays. L'intérêt général devait primer l'intérêt local. D'autre part, la situation générale de l'époque devait entrer également en ligne de compte.

Le 21 mai 1921, un décret sur l'organisation du Ministère des Communications centralise les services ferroviaires éparpillés un peu partout, à Belgrade, à Soubotitza, à Zagreb, à Lyoublyana et qui n'avaient pas une tendance nette à se concerter sur la construction de nouvelles lignes. Un mois après, le gouvernement a résolu, au moins pour un certain temps, le problème financier du programme ferroviaire: il avait conclu avec le Syndicat des Etablissements bancaires en Yougoslavie un emprunt de 500.000.000 de dinars. C'est le Syndicat qui se chargea de l'émission des bons à 7%. La somme devait être amortie en 50 ans. Ouvert le 1er septembre 1921, l'emprunt fut couvert le 30 septembre par 350.000.000 de dinars souscrits par la population du pays et par 150.000.000 versés par le Syndicat. Le 3 novembre 1921, la Skoupchtina désigna une Commission des finances qui devait contrôler l'utilisation de l'emprunt.

Au fond, le vrai programme ferroviaire de l'Etat yougoslave de cette époque était tracé dans les clauses de cet emprunt de 500 millions de dinars. 20 millions étaient destinés à la construction du Palais du Ministère des Communications et aux logements de ses employés; 5 millions devaient servir à la construction des immeubles où les cheminots du Royaume trouveraient à se loger à très bon marché. Pour le matériel roulant (réparations et achats), on réservait

1) Voir: Zdravko Vaskovitch: *Le plan du futur réseau des chemins de fer du Royaume des S. C. S. Belgrade, 1924.* — Dr R. Sardélitch: *Construction de la ligne adriatique, Belgrade, 1920.* — Michel V. Ilitch: *Par quel chemin vers l'Adriatique? Belgrade, 1920.* — Dr Ivo Bélin: *Split et Kotor, 1920.* — Sv. Sirichtchévitch: *Le chemin de l'Adriatique.* — Nombreux articles dans *Le Courrier du Commerce*, organe de l'Union des commerçants et artisans, 1920—1924 (en yougoslave: *Trgovinski Glasnik*).

2) C'est surtout en 1923 et 1924, après les emprunts intérieurs (1921) et extérieurs (1922), que l'étude des tracés des chemins de fer dans le Royaume entier prendra une ampleur inusitée; du nord au sud et de l'Est à l'ouest, le pays vit une «armée d'ingénieurs» arpenter monts et vaux.

49 millions. Pour renouveler le matériel de construction des anciennes lignes 35 millions étaient prévus. 22 millions étaient mis à la disposition des ateliers et laboratoires de Betchkérèke, Niche, Saraïévo, Zagreb et Lyoublyana. Avec 20 millions, on devait construire, dans deux centres miniers, deux briquetteries de charbon. 44 millions devaient être absorbés par la transformation des lignes qui devenaient des artères principales non seulement du pays, mais aussi des communications internationales: Zagreb—Belgrade—Niche—Skoplyé—Djevdjéliya et Niche—Tzaribrode. Ce sont surtout des voies de garage et de croisement qu'il fallait y construire.

Si l'on ajoute à tout cela les 12 millions réservés aux aménagements des gares de Belgrade et de Zagreb, 1 million pour la construction de la Direction à Lyoublyana, 4 millions pour l'entrepôt central de Bataïnitza et 8 millions pour les châteaux d'eau de Novsko, Vinekovtzi, Sombor, Inedjiya et Vélika Kikineda, devenues des gares régulatrices, — on verra que 200 millions devaient servir pour la transformation des lignes, pour le renouvellement du matériel, pour les installations et pour les édifices officiels ou d'utilité sociale.

70 millions étaient destinés à l'adaptation des ports de la côte yougoslave: Baroche, Bakar, Split, Chibénik, Grouj, Zélénika, aux stations sémaphoriques, au matériel sanitaire, aux appareils de toutes sortes, aux petits bateaux de mer, aux édifices nécessaires aux bureaux maritimes.

165 millions étaient réservés à l'achèvement des lignes déjà commencées, à la construction des voies nouvelles indispensables et à l'établissement des tracés des lignes à construire plus tard. Les clauses de l'emprunt énuméraient spécialement les tronçons à construire: Niche—Knyajévatz, Gornyi Milanovatz—Ougrinovatz, Oujitzé—Varadichté, Paratchine—Stalatch, Toptchidère—Mala Krsna—Pojarévatz (en Serbie); Titel—Orlovat, Soubotitza—Sinta—Tchoka—Karlovo—Kikineda (en Voïvodina); Bossanska Kroupa—Bichatch—Zrmagna, Ouglyévik—Ratcha (en Bosnie); Gospitch—Knine (Croatie et Dalmatie) et Lyoutomer—Ormoj—Mourska Sobota (en Slovénie).

Voilà le premier programme ferroviaire du gouvernement yougoslave, réduit aux proportions bien plus modestes que n'étaient celles du plan décenal établi par la Conférence de 1920. La Yougoslavie du Sud ne fut pas avantagée par les prévisions du décret sur l'emprunt. Les lignes transbalkaniques et adriatiques n'y étaient même pas mentionnées.

Cependant, le gouvernement ne renonçait pas aux vastes projets. Il voyait même plus grand que la Conférence. Lorsque la première Constitution du nouvel Etat yougoslave fut votée en 1921, malgré les querelles intestines du pays, la vie économique du Royaume prit un essor considérable. Un an après, l'idée d'un réseau des chemins de fer bien ordonné, développé, agrandi et approprié au destin exceptionnel de la Yougoslavie sembla triompher.¹⁾ La perspective d'un emprunt en Angleterre et aux Etats-Unis d'Amérique,

¹⁾ Le premier août 1921, le Parlement vote l'autorisation au gouvernement de conclure un emprunt s'élevant à 500.000.000 francs-or.

lui donna des ailes. On envisage la solution du problème entier des voies ferrées en Yougoslavie. Au début de mai 1922, M. Kosta Koumanoudi, ministre des Finances, représentant le gouvernement du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, traite avec la Railway and port construction Company in Jugoslavia Limited (siège social à Guernessey, Iles Anglo-Normandes), un emprunt-or dont le montant — cent millions de dollars-or — serait destiné aux conversions financières et aux travaux publics du Royaume, ainsi qu'à la construction d'une voie ferrée partant de Belgrade et aboutissant à la Mer Adriatique. Les pourparlers sont menés rapidement et le 20 mai 1922, l'accord se fait en principe. Le 5 juin, M. Koumanoudi signe avec cette Société la Convention de «l'emprunt-or extérieur d'Etat de 1922 du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes».

Le taux d'intérêt était fixé à 8%, avec faculté d'abaissement. La durée était prévue pour 40 ans, c'est à dire jusqu'au 1er mai 1962. L'emprunt devait être réalisé par la Société par paliers, au plus tard jusqu'au 1er juin 1927.

La Convention déterminait que le gouvernement pourrait disposer de 30 millions de dollars pour «ses besoins généraux» et de 70 millions de dollars pour la construction et équipement de la ligne adriatique et du port auquel elle devait aboutir ainsi que pour d'autres travaux ferroviaires et maritimes.

C'est la Société qui obtenait la concession de ces constructions jusqu'à l'épuisement de la somme de 70.000.000 de dollars. «Le gouvernement disait-on dans l'article 13 de la Convention est le maître et le propriétaire; la Société lui prête sa collaboration entière et loyale en qualité d'entrepreneur en régie». Les travaux étudiés par la Société, avec les techniciens du pays et de l'étranger, commenceront trois mois après la ratification du contrat par la Skoupchtina. Le gouvernement aura à approuver le plan général. Les projets de détails devront être visés par le gouvernement au plus tard un mois après que la Société les aura soumis. L'expropriation des terrains sera assurée à temps par le gouvernement; elle sera réglée par des sommes prélevées sur l'emprunt.

C'est le Ministère des Communications, plus spécialement la Direction pour la construction des chemins de fer, représentant le gouvernement, avec qui la Société sera à l'avenir en rapport direct.

Toute la correspondance de la Société avec le gouvernement devait être en serbo-croate ou en français. Le gouvernement ne se servira que du serbo-croate.

La Société fera exécuter par voie d'adjudication les travaux qu'elle jugera nécessaires. Le paiement en sera fait: dans le pays, par les guichets de la Banque Nationale du Royaume; à l'étranger, par les établissements désignés par le gouvernement.

La Société aura 9% sur les travaux exécutés selon les clauses de cette Convention (sauf sur le matériel roulant, les rails, les ponts métalliques, les appareils téléphoniques et télégraphiques, le mobilier des gares; les frais d'expropriation étant exceptés aussi).

La main d'oeuvre devait être du pays, sauf le personnel supérieur et les techniciens. Les commandes devaient être d'abord

passées aux entreprises yougoslaves, et, ensuite, dans la mesure où elles ne pouvaient les exécuter, à l'étranger.

On prévoyait encore que les différends éventuels devraient être soumis à l'arbitrage de deux juges désignés, l'un par le gouvernement, et l'autre par la Société, qui pourraient, à leur tour, soit par cooptation, soit par l'intermédiaire du président du Tribunal fédéral suisse, s'en joindre un troisième. Seul le texte français de la Convention devait faire foi.

Le 5 juin 1922, le même ministre signait une Convention financière avec la Société Blair et Cie, Inc. (U. S. A., New-York, 24 Brod street), en vue de la première émission des obligations 8% de «l'emprunt-or d'Etat de 1922 du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes», 30 millions de dollars-or.

Cette Convention fut établie «conformément aux lois en vigueur aux Etats-Unis», son texte anglais seul faisant foi.

Trois ans et demie après l'union politique des Yougoslaves, le 23 juillet 1922, la Norodna Skoupchtina vota, et le Roi Alexandre Ier signa une loi ratifiant ces deux conventions et précisant le premier plan général ferroviaire du nouvel Etat Yougoslave.¹⁾ Nedeljkovitch, 12 mai 1937.

En effet, dans le paragraphe 4 de cette «Loi sur l'emprunt-or extérieur d'Etat de 1922 du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes», en précisant l'emploi de l'emprunt, on décida que les 70.000.000 de dollars-or seraient employés: 1) à la construction d'une ligne de chemins de fer partant de Belgrade, par Vichégrade, jusqu'aux Bouches de Kotor, avec un port aux Bouches de Kotor; 2) à l'achèvement des chemins de fer prévus dans la Loi sur l'emprunt intérieur

¹⁾ Méfiante, l'opinion publique était hostile aux emprunts extérieurs, l'Association des Ingénieurs yougoslaves se prononça nettement contre ce projet de loi. — Dans la Skoupchtina, la Commission formée pour étudier le projet se divisa sur le rapport à présenter à la séance de la Chambre des Députés. La majorité soutenait le projet en faisant ressortir que l'emprunt servirait à accroître la force productive du pays, à la consolidation de l'ordre intérieur, au prestige de la Yougoslavie à l'étranger. La minorité contestait les avantages de l'emprunt; elle n'accordait pas de confiance à la Société qui, au fond, ne se présentait que comme un intermédiaire; elle trouvait que le taux d'intérêt était trop élevé et que le cours d'émission était trop bas (86%). D'autre part, elle reprochait au gouvernement de ne pas avoir un programme ferroviaire établi. Le ministre des Communications, M. Andra Stanitch, n'était pas non plus partisan de cet emprunt à réaliser par étapes au lieu d'être couvert immédiatement. C'est alors que M. Koumanoudi, ministre des Finances, intervint pendant la séance de la Chambre des Députés pour défendre le projet au nom du gouvernement. Il souligna l'importance de cet emprunt pour l'unité politique yougoslave, pour le développement des chemins de fer du nouvel Etat, pour toute la vie économique du peuple et, particulièrement, pour la construction de la ligne adriatique, qui est d'une utilité vitale pour la Yougoslavie. La discussion fut longue et animée, mais d'un haut intérêt. C'est surtout la direction de la ligne adriatique et le succès total de l'emprunt qui préoccupaient l'Assemblée. M. Lyoubomir Yovanovitch, d'origine dalmate, qui tout jeune avait émigré d'Autriche-Hongrie en Serbie, où il fit une carrière de savant et d'homme politique brillante, prononça un discours émouvant sur les liens de la terre et de la mer et sur l'unité économique de la nation yougoslave, indépendante, affranchie du joug économique étranger. 162 députés votèrent pour, 10 contre.

de 500.000.000 de dinars, en tant que cet achèvement ne pourrait être assuré par la première partie de l'emprunt-or extérieur mise à la disposition du gouvernement (30.000.000 de dollars); et, enfin, 3) à la construction des lignes, toujours à voie normale, ci-après désignées: a) Belgrade—Saraïévo; b) Belgrade—Pantchévo; c) Niche—Prokoup-lyé—Prichtina, avec aboutissement aux Bouches de Kotor; d) Skoplyé—Tétovo—Gostivar—Kitchévo—Brode—Prilèpe—Bitoly—Ochride—, et e) Kotchévy—Stari Trg—Vrbovsko et Světi Yanj—Sevnitzé.

Il est vrai que la loi stipulait que la «direction détaillée de ces lignes» devait être élaborée par le gouvernement et soumise à l'approbation du Parlement au plus tard dix mois après l'entrée en vigueur de cette loi, mais il s'agissait là vraiment de détails et non pas de principes. Et il ressort clairement de cet article que la ligne adriatique et la ligne transbalkanique étaient au premier plan des préoccupations gouvernementales.

Ajoutons que l'article 5 de la Loi autorisait le gouvernement à élaborer les plans généraux des lignes suivantes (elles aussi à voie normale): a) Kragouïévatz—Kralyévo—Rachka—Mitrovitza; b) Saraïévo—Split; c) Pojarévatz—Prahovo; d) Varajdine—Koprivnitza; e) Kovine—Smédérévo; f) Rachka—Novi Pazar—Ouvatz; g) Belgrade—Touzla—Banya Louka — ligne de l'Ouna; h) Prilèpe—Gradsko—Chtipe—Kotchané; Rogatetz—Krapina—Goloubovetz; i) Vranýé—Guilyané—Ourochévatz—Prizren; j) Bar—Bouches de Kotor; et, k) Krouchévatz—Yankova Klissoura.

Au fond, la Loi prévoit un réseau yougoslave complet; elle en établit un programme extrêmement vaste.

La nomenclature qu'on trouve dans les articles de la Loi, traduite en une langue moins technique, signifie donc:

1) La capitale était reliée à la Mer Adriatique, au nord à travers la Voïvodina et la Croatie, par la ligne Belgrade—Zagreb—Karlovatz—Souchak; une autre ligne devait aller audessous de la première, à travers la Bosnie du nord: Belgrade—Touzla—Banya Louka—Bihatch—Knine—Split; et la troisième, en reliant la Choumadia à la Bosnie, au Monténégro et à la Dalmatie du sud, devait représenter le trajet Belgrade—Vichégrade—Bouches de Kotor.

2) La ligne sud-européenne devait aller de Zagreb, Belgrade, de là à Pojarévatz, jusqu'à Prahovo, d'où une jonction devait se faire avec la Roumanie.

3) La ligne transbalkanique devait passer de Prahovo, par Niche, Prokouplyé—Prichtina, à travers le Monténégro, jusqu'à Bar et de là jusqu'à Kotor.

4) La ville principale de Slovénie, Lyoublyana, devait être reliée directement à l'Adriatique par le tronçon Kotchevyé—Vrbovsko. Ce tronçon construit, Lyoublyana était reliée, d'un côté, par Grossouplyé, Kotchévyé, Vrbovsko, Delnitzé, à Souchak, et, de l'autre côté, elle rejoignait, par Ogouline, sans faire le détour jusqu'à Zagreb, la ligne de la Lika, qui aboutit à Split.

5) La Yougoslavie du sud devait avoir, selon ce programme, un réseau qui reliait sa capitale, Skoplyé, aussi bien avec le nord et

l'ouest du pays qu'avec toutes les villes importantes de la Macédoine yougoslave.

6) Les régions yougoslaves, qui étaient jadis sous la domination étrangère, et qui étaient, suivant un plan systématique, isolées les unes des autres, et qui restaient sans liaison à la suite de la délimitation des frontières de la future Yougoslavie pratiquée par la Conférence de la Paix, allaient être reliées les unes aux autres par les lignes prévues¹⁾).

Le gouvernement avait conscience que même les 100 millions de dollars-or prévus par l'emprunt extérieur de 1922 ne suffiraient pas à la réalisation de ce programme idéal. Dans un article de la Convention conclue avec la «Railway and port construction Company» (article 2 de la première Convention), il s'était réservé le droit de conclure d'autres emprunts extérieurs, c'est à dire à l'étranger, à partir du 1er juin 1925. L'article 6 de la Loi sur cet emprunt-or portait déjà l'autorisation accordée par la Skoupchtina au gouvernement d'entamer les pourparlers en vue de conclure un autre Emprunt, qui servirait pour l'exécution de ce plan, en tant qu'il ne serait pas réalisé avec ces 100 millions de dollars.

Le programme du premier plan de l'Etat yougoslave est surtout déterminé par des raisons qu'on pourrait appeler: *idéalistes*. Il s'agissait d'abord de souder les uns aux autres, au point de vue national, les tronçons d'un même peuple divisé depuis des siècles par les ennemis extérieurs. L'ambition civilisatrice exigeait que la nation récemment unie et appelée à la vie des peuples possédât des moyens de communications modernes et perfectionnés; chaque nouveau sillon fait par le rail était un symbole de plus de la volonté d'un peuple — à tort considéré comme exclusivement guerrier — de laisser le progrès répandre à flots ses bienfaits jusque dans les coins les plus cachés d'une partie chèrement conquise. D'autres Etats ont été plus heureux: ils ont construit leurs chemins de fer parce que le commerce et l'industrie le demandaient; la Yougoslavie devait les construire pour activer de commerce et pour susciter le développement de son industrie. On ne s'est pas demandé si les nouvelles lignes seraient d'un excellent rapport. Les sacrifices financiers devaient être rachetés par une satisfaction d'ordre plutôt moral que matériel. Il fallait tenir compte des possibilités plutôt que des réalités économiques. Selon le dicton du poète national, il fallait oeuvrer pour des générations à venir. Jeune et vigoureuse, la nation yougoslave, dans ce domaine aussi, était guidée par le sens de la grandeur.

Un souverain dont les horizons étaient larges et dont l'intelligence pénétrait l'avenir, le Roi Alexandre Ier l'Unificateur, présidait à toute cette oeuvre de progrès technique et d'élan national. Plus d'un technicien fut appelé au Palais Royal par ce chef de l'Etat qui

¹⁾ Ce qui caractérise encore ce grand plan du réseau yougoslave exposé dans la loi du 23 juillet 1922, c'est le principe de construire à l'avenir toutes ces lignes à voie normale. La loi du 23 juillet prévoyait une seule ligne à voie étroite de 0,76 m.: Laïkovatz—Belgrade. Cependant, en pratique, on ne condamnera point si radicalement «le petit chemin de fer».

désirait être initié au moindre détail des *problèmes ferroviaires* pris dans la signification la plus large du mot. Et, souvent, dit-on, le ministre des Communications fut confondu par la connaissance dont le Roi faisait preuve dans les question les moins importantes (en apparence du moins) des chemins de fer yougoslaves. Et tant de fois, sur le tracé à peine commencé, dans un tunnel encore en construction, au milieu des matériaux accumulés en vue de l'édification d'une gare, on apercevait ce monarque, aimé surtout par les masses populaires, s'enquérir de la marche des travaux.

Bien entendu, ce plan subira à l'avenir certaines modifications et sa réalisation se heurtera aux difficultés d'ordre financier technique, stratégique et politique (même personnel), mais, avant de suivre son sort jusqu'au bout, dressons le bilan des travaux ferroviaires exécutés en Yougoslavie de 1919 à 1927, date à laquelle le programme ferroviaire sera révisé.

4) CE QUI FUT EXÉCUTÉ DU PLAN GÉNÉRAL JUSQU'À 1927

On a souvent dit à l'étranger que la Yougoslavie était une formation artificielle. Erreur profonde! Ses populations ne sont point hétérogènes; leur aspect de diversité ne doit pas nous cacher leur homogénéité ethnique. Mais où l'unité est visible dès le premier coup d'oeil, c'est dans le domaine géographique: les vallées, les chaînes de montagnes et les fleuves font un tout. Et ce tout souffrirait du manque de soudure ferroviaire, si nous osons dire. A l'unité ethnique et géographique il fallait une unité ferroviaire. C'est pour cela que les travaux s'étendent au pays entier.

La ligne de la Lika («*litchka prouga*»). — Après la réparation des anciennes lignes des chemins de fer, la Yougoslavie, à qui, au moment de la Conférence de la Paix, non seulement ses ex-ennemis voisins, mais même aussi certaines grandes puissances alliées, refusaient le droit de cité, s'attaqua immédiatement à la construction des voies ferrées utiles à la défense nationale et à l'indépendance économique. Par un paradoxe, facilement expliqué du reste par l'unité ethnique du peuple yougoslave, la ligne que l'Autriche-Hongrie avait projetée à travers la région dite de Lika, en vue de ses besoins militaires, devient une artère stratégique du nouvel Etat yougoslave, et une voie libre vers l'Adriatique. Privée de Riéka, menacée militairement et économiquement par l'Italie, la Yougoslavie se hâte de se ménager une issue indépendante et sûre vers le port de Split.

Au moment de la formation de la Yougoslavie, cette ligne de la Lika qui, de Ogouline, devait aller, par Gospitch et Gratchatz, à Knine et Split, était terminée jusqu'à Vrhoviné. Entre la révolte des Yougoslaves d'Autriche, — qui eut lieu en pleine guerre, au mois d'octobre 1918, et qui contribua à la défaite des Austro-Allemands, — et la proclamation de l'union politique de tous les Yougoslaves (1er décembre 1918), le Conseil National de Zagreb avait donné la concession de la construction du tronçon Vrhoviné—Gospitch à une entreprise yougoslave privée, qui poussa les travaux assez loin. Le Ministère des Communications reprit lui-même ensuite cette construction

en régie. En 1921, la partie jusqu'à Gospitch fût achevée; en 1922, la ligne atteignit Gratchatz. Mais de là à Knin, par Pribouditch, le terrain était extrêmement accidenté et difficile à traverser: des viaducs, des tunnels, des ponts en acier, des défenses contre l'effondrement des rochers et des murs de support devaient être construits pour ainsi dire à chaque pas. En peu de temps relativement, un chef d'oeuvre du progrès technique fut ainsi réalisé. Le 22 juillet 1925, sur la *litchka prouga* (ligne de la Lika, 218 km.), les trains commencèrent à circuler, apportant de la vie à une région pauvre, négligée, abandonnée jusqu'alors à elle-même, cependant que sa population est des plus laborieuses et des plus douées pour la civilisation.

Du même coup la Croatie et la Dalmatie furent reliées entre elles par un chemin direct. Certes, la ligne Zagreb—Ougiline—Souchak, étant deux fois plus courte, relie plus avantageusement la capitale croate à la mer; elle est ce qu'on appelle une ligne économique. Mais la ligne de la Lika a un aboutissement à l'Adriatique bien plus dégagé, touchant le large plus tôt que par le Quarnerski Zaliv.

Ainsi cette ligne, conçue par l'Autriche-Hongrie en vue d'une opération de guerre qui avait pour but de contrecarrer l'union de la Serbie, du Monténégro et de la Bosnie, se vit attribuer un rôle tout à fait opposé: elle devait dorénavant protéger cette union contre l'ennemi de l'Ouest et assurer la défense du littoral yougoslave.

En tout cas, par l'achèvement de cette voie ferrée s'affirmait magnifiquement l'unité nationale yougoslave.

Ajoutons que, sans tarder, on entreprit de remplacer les anciens rails sur les lignes Knine—Split (103 km) et Perkovitch—Chibénik (21 km 5), qui étaient construites depuis 1875. Les rails en étaient usés à un point tel que le mètre courant qui, primitivement, pesait 30 kg. 8, ne pesait plus que 22 kg. En 1927, le remplacement fut effectué, et le matériel de la voie renouvelé¹⁾. Au début de l'année suivante, ces travaux permirent la circulation des trains rapides et express sur ces lignes.

Enfin, une jonction de la ligne de la Lika à la ligne Zagreb—Souchak au point appelé Ochtarié, permit aux trains d'aller directement de Zagreb à Split sans faire un détour par Ogouline. On gagna ainsi 12 km. De plus, grâce à l'accélération de la vitesse entre Knine et Split, le voyage de la capitale croate au moyen Adriatique fut abrégé de deux heures.

La *ligne de l'Ouna* («ounska prouga»). — Avant la Grande Guerre, nous l'avons vu, la Monarchie Habsbourgeoise favorisait tous les projets de chemins de fer pouvant relier les pays yougoslaves à Vienne et à Budapest. Une des lignes devait rapprocher la vallée de l'Ouna en Bosnie, du réseau ferroviaire de la Slavonie (à Sounya) et, par là, des lignes conduisant à la capitale autrichienne et à celle de la Hongrie. Pendant la guerre, cette ligne était construite de Sounya à Bossanska Kroupa, et, de là, des travaux préparatoires étaient effectués jusqu'à la ville bosniaque de Bihatch.

¹⁾ C'est la Pologne qui livra à la Yougoslavie 120 km. de rails et autre matériel en échange du tabac que lui avait cédé la Direction du Monopole des tabacs yougoslaves.

La Yougoslavie décida d'utiliser cette ligne mais en la dirigeant vers la mer, à travers la Bosnie et la Dalmatie, et en lui faisant jouer un rôle bien différent de celui que lui destinait l'Autriche-Hongrie. Elle devait relier la Slavonie, par la Bosnie, au moyen Adriatique. En même temps, elle devait se rapprocher de la principale ligne transversale yougoslave Belgrade—Zagreb à Split. Enfin la vie économique des contrées qu'elle avait à traverser acquérait un moyen de communication approprié à ses besoins réels. Elle devait être une ligne de rapport par excellence.

Le 18 juin 1924, on pouvait circuler de Bihatch à Kroupa (40 km.), et, de là à Sounya, sur la grande ligne desservant toute la Yougoslavie du nord.

De Bihatch, la ligne de l'Ouna devait aller rejoindre la ligne de la Lika, par la vallée de la Boutichnitza, à Knine. La distance Belgrade—Split devait être ainsi ramenée de quelques 900 km. à 672 km.

D'autre part, la ligne de la Lika, tracée en terrain accidenté, et ne se prêtant pas à un service transitaire de grandes proportions, c'est la ligne de l'Ouna qui devait amener l'exportation tchécoslovaque et les transports provenant de l'Europe Centrale au moyen Adriatique.

Malheureusement, la construction de ce tronçon Bihatch—Knine fut, pour des raisons financières et à la suite de querelles politiques paralysant la vie économique de la Yougoslavie, abandonnée pendant plus d'une décade.

La réalisation de la ligne transversale à voie étroite de 0,76 Est-Nord-ouest (Zaïétchar—Dobrovnik). — On n'avait plus, au fond, qu'une centaine de kilomètres à construire pour compléter le réseau de voies étroites en Yougoslavie, en vue de relier, par ce moyen, les deux extrémités du pays.

C'est une entreprise privée qui fut chargée de construire le tronçon Oujitzé-tunnel Chargan; il lui fallut plus de trois ans pour surmonter toutes les difficultés, surtout techniques (1921—1924), et pour ouvrir la voie au chemin de fer à travers les défilés de la Djétinya. Une autre entreprise yougoslave avait obtenu en 1921 la concession pour construire le tunnel Chargan et la ligne allant de ce tunnel à Mokra Gora et à Vardichté. L'Etat dut se substituer à ce concessionnaire et finir ce tronçon en régie, le 24 avril 1924¹⁾.

Cette ligne est un chef d'oeuvre de construction. Le grand tunnel qui passe sous la montagne Chargan est long de 1662 mètres. De nombreux petits tunnels et ponts alternèrent les uns avec les autres. C'est un des trajets les plus pittoresques pour les touristes; on dit même qu'il est unique en Europe.

La ligne fut mise en exploitation au mois de janvier 1925. Un rêve était réalisé: la Serbie et la Bosnie furent reliées directement par un chemin de fer. De plus, la Serbie du Nord et de l'Ouest obtint ainsi une liaison ferroviaire directe, sinon la plus courte, avec l'Herzégovine et la Dalmatie.

¹⁾ Ce sont les troupes austro-hongroises qui avaient commencé le tracé de cette ligne et sa construction pendant la Grande Guerre. La ligne entière d'Oujitzé, par Chargan, à Vardichté a 56 km 2 de longueur.

On ne s'arrêta pas là.

En 1923, on termina la construction d'une ligne spéciale à voie étroite de Paratchine à Stalatch¹⁾. Dès ce moment, l'ancienne Serbie de l'Est fut reliée à l'ancienne Serbie de l'Ouest, et, par là, à la Bosnie—Herzégovine et à la Dalmatie.

La ligne transversale à voie étroite de 0,76 reliant la Yougoslavie du Nord-Est à la Yougoslavie de l'Ouest fut donc réalisée: Zaiétchar-Bolyévatz-Paratchine-Stalach-Krouchévatz-Kralyévo-Tchatchak - Oujitzé-Saraïévo-Mostar-Metkovitch-Dobrovnik.

Une ligne adriatique à voie étroite de 0,76. — La ligne Oujitzé-Çargan-Vardichté, une fois construite, ne servit pas seulement à la réalisation de l'artère transversale Zaiétchar-Dobrovnik; elle devait servir aussi à la ligne adriatique reliant la capitale de la Yougoslavie à la mer.

On se rappelle qu'une ligne à voie étroite était construite en 1908 de Zabréjié, c'est à dire d'Obrénovatz à Laïkovatz (direction Valyévo). La ligne de Laïkovatz à Gornyi Milanovatz (région du Mont Roudnik, 65 km.) a été construite presque entièrement avant la débâcle de la Serbie (1915). Achevée par les Austro-Allemands qui occupaient le pays en 1918, endommagée par l'ennemi qui s'enfuyait après la victoire de Salonique, transformée et, pour éviter une partie de terrain mouvant, déviée quelque peu et renforcée en 1919, 1920 et 1921, elle a été livrée au trafic dans l'été de 1922. A la même époque, en 1920, on avait construit, en y faisant de grands murs de soutènement, le tronçon Gornyi-Milanovatz—Tchatchak (23 km.). Ainsi, la ligne étroite partant d'Obrénovatz, par Laïkovatz et Gornyi Milanovatz, rejoignait à Tchatchak la ligne étroite Est-ouest, et continuait, par Oujitzé et Saraïévo, jusqu'aux ports de Metkovitch et Grouj (Dobrovnik). La vallée de la Koloubara fut ainsi reliée directement à l'Adriatique.

Il fallait relier par ce chemin de fer direct aussi la capitale de la Yougoslavie avec le port de Grouj. Mais le tronçon Belgrade—Obrénovatz (40 km.) manquait.²⁾ Dès février 1926, on ne commençait la construction; une dizaine d'entrepreneurs s'y employèrent avec zèle. Deux ans et demi après, le 30 octobre 1928 (nous empiétons sur le chapitre suivant de notre ouvrage pour ne plus revenir sur cette question, la ligne fut livrée à la circulation.

¹⁾ On se rappelle que sur la ligne Paratchine—Stalach à voie normale on avait intercalé un rail pour obtenir ainsi une voie étroite. Le troisième rail était gênant, surtout aux postes d'aiguillage. Les Autrichiens, pendant la guerre, l'ont enlevé. La nouvelle ligne (20 km. 6) fut livrée au trafic au mois de novembre 1923.

²⁾ D'interminables discussions s'étaient engagées à la Skoupchtina sur la direction que devait prendre la ligne ayant à relier Belgrade avec la ligne adriatique étroite. On proposait la direction Belgrade—Lazarévatz—Laïkovatz, en invoquant les arguments de distance et d'économie. On disait surtout que la ligne adriatique à voie normale devait passer par là. Cependant, la voie Obrénovatz—Laïkovatz existait déjà, et, pour ainsi dire, réclamait son prolongement jusqu'à Belgrade. Elle eut finalement gain de cause.

Belgrade fut ainsi relié au Littoral du Sud par une voie étroite de 0,76, longue de 760 km. environ.¹⁾

Les lignes sud-européenne et transbalkanique. — La Yougoslavie prend conscience de son rôle international pour ainsi dire dès le début de sa formation. Elle songe immédiatement à y adapter son réseau de chemins de fer.

Dans la période que nous étudions, on remplaça les rails, on consolida les ponts, on agrandit les gares, on fit intercaler de nouvelles voies de garage et on posa plus de 50 nouveaux aiguillages sur le parcours Dougo Sélo—Novska (85 km.) de la ligne horizontale principale Lyoublyana—Zagreb—Belgrade, ayant à recevoir les rapides internationaux. Pour les mêmes raisons, sur le parcours de Slavonski Brode à Sissak, on refit la voie en remplaçant 130 kilomètres de rails usés par des rails de type allemand de 41 kg 5, et en posant 45 nouvelles aiguilles. De même, les lignes proches de la nouvelle frontière italo-yougoslave, devenant d'une grande importance, subirent une réfection considérable; sur les tronçons Karlovatz—Souchak, Lyoublyana—Rakek et Borovnitza—Rakek, 180 kilomètres de rails et tous les accessoires nécessaires furent complètement changés.

L'Autriche-Hongrie ne pouvant plus s'y opposer, les Yougoslaves s'apprêtaient ainsi à bien organiser la ligne internationale appelée du quarante-cinquième parallèle: Bordeaux-Lyon-Milan-Trieste-Lyoublyana-Zagreb-Belgrade-Bucarest-Odessa.

Bien entendu, la partie de la ligne sud-européenne qui va de Zagreb à Bucarest intéressait la Yougoslavie en premier lieu; il fallait y faire des raccords et des rajustements pour atteindre la distance la plus courte.

On entreprit d'abord la transformation du parcours Soubotitza—Véliska-Kikineda. Le 31 juillet 1923, sur une longueur de 47 km, la ligne, avec tous ses objets et installations, était refaite. Le pont de Sinta, sur la Tissa, construit par l'armée austro-hongroise pendant la guerre avec des matériaux de fortune, fut reconstruit et rendu apte à recevoir les locomotives lourdes de 18 tonnes par essieu, ainsi que les voitures lourdes de la Compagnie des Wagons-Lits. Dès lors, la ligne sud-européenne (Paris-Bucarest) n'était plus obligée d'emprunter le territoire hongrois et passait par la Yougoslavie: Vinekovtzi—Sombor—Soubotitza—Kikineda—Temichvar—Orchava—Tournou Sévéline—Bucarest.

Et, parallèlement à d'autres travaux, on construit les tronçons de cette future ligne Belgrade—Pojarévatz—Kladovo—Tournou Sévéline—Bucarest. Le tronçon Toptchidère (Belgrade) — Mala Krsna (83 km.), tout en hauts remblais, en profonds déblais, tunnels et viaducs, terminé le 11 novembre 1923, était livré à la circulation le 21 avril

¹⁾ Elle représente, certainement, la distance la plus courte, à cette époque, du parcours Belgrade—Grouj (Dobrovnik). Malheureusement les petits trains mettent plus de 24 heures pour effectuer ce trajet, alors qu'il ne faut que 18 heures pour arriver de Belgrade à Split par la voie normale: Belgrade—Zagreb—Karlovatz—Knine—Split (environ 855 km.).

1924¹). De Mala Krsna à Pojarévatz (16 km. 500), les travaux étaient déjà terminés à la fin de 1920, de sorte que la Morava supérieure et la Mlava — extrêmement fertiles — étaient en 1924 reliées à la capitale par la voie ferrée, la route fluviale par le Danube n'étant plus suffisante. C'est de Pojarévatz que la ligne devait être prolongée en vue de la jonction avec le chemin de fer roumain conduisant directement à Bucarest.

Nous verrons plus loin quel sort a été réservé à ce projet.

Mais, en même temps, on ne songe pas moins à d'autres lignes qui, déjà d'un grand intérêt national, devaient faire de la Yougoslavie un noeud des communications mondiales. L'artère: Russie—Roumanie—Yougoslavie—Mer Adriatique semble être sans cesse présente à l'esprit des Yougoslaves.

C'est l'Etat lui-même qui avait entrepris, le 5 janvier 1920, la construction de la ligne Niche—Knyajévatz (68 km.), commencée avant la guerre. Le travail n'avançant pas beaucoup, le Conseil des Ministres nomma, le 19 juin 1921, une Commission formée de trois hauts fonctionnaires, et lui confia l'achèvement de ce tronçon. Le 15 août 1922, la ligne était livrée à la circulation, de sorte que, avec le tronçon Knyajévatz—Prahovo, terminé le 20 février 1920, la liaison ferroviaire directe de la vallée de la Morava avec celle du Timok était réalisée, sinon par une ligne plus courte, du moins par un embranchement indispensable. D'autre part, la partie Est de la ligne transbalkanique était ainsi terminée.

On s'attaqua alors à la partie ouest. Le 24 décembre 1925, on termine le tronçon Dolyévatz—Prokouplýé (23 km.), commencé avant la grande guerre.

Le réseau du midi de la Yougoslavie. — Toutes les provinces yougoslaves demandaient la construction, la transformation ou l'amélioration des voies ferrées. C'est la Serbie du Sud, devenue Yougoslavie du Sud, qui, renaissant à la liberté après un esclavage plusieurs fois séculaire sous les Ottomans, avait le besoin le plus pressant d'une grande activité ferroviaire.

On prévoyait pour cette région, vraiment deshéritée au point de vue des chemins de fer, un-noeud ferroviaire vers lequel devaient converger toutes les lignes venant des extrémités Est (frontière bulgare), ouest (frontière albanaise), et sud-ouest (frontière grecque). Ce noeud devait être placé à Gradsko, à 78 kilomètres au-dessous de Skoplyé. Une vaste gare, conçue pour un multiple croisement de trains, devait y être bâtie. Mais en 1923 on abandonna ce projet, et on choisit la ville de Vélesse à 53 km. au-dessous de Skoplyé, sur la ligne verticale principale de la Yougoslavie, comme point convergeant des lignes latérales du midi de la Yougoslavie.

Au mois de juillet de cette même année, une commission («Odbor»), formée de hauts fonctionnaires (trois directeurs des services pour la construction des chemins de fer, un inspecteur et un ingénieur) était chargée de faire construire la ligne (52 km.) qui

¹) Sa construction n'était point parfaite. En 1927, il fallut interrompre le trafic pendant six mois pour remettre la ligne en bon état.

devait relier la ville de Chtipe à la ligne verticale Belgrade—Skoplyé—Djevdjéliya¹⁾. La ligne devait être prête pour la circulation des trains à la fin du mois d'octobre 1924. Pour stimuler le zèle de cet «Odbor», on lui attribue $\frac{1}{2}\%$ du prix global de la ligne (80 millions de dinars), ainsi qu'une prime sur les économies qu'elle pourrait réaliser.. En outre, on promet à chacun de ses cinq membres 10.000 dinars par jour d'avance où la circulation sur la ligne serait possible avant le délai prévu.

On fit diligence. Le miracle se produisit: une économie de presque 1.000.000 de dinars (sur la somme de 80 millions prévue) fut faite en faveur de l'Etat, et la ligne fut livrée à la circulation onze jours avant le délai prescrit. Le 20 octobre (au lieu du 31) 1924, le premier train, parti de Vélesse, entra dans la gare de cette pauvre ville de Chtipe, qui était tant exposée aux assauts de «Komitadji» venant de Bulgarie. Ajoutons qu'il y avait là un gros obstacle à franchir: la construction d'un pont en acier et béton armé, long de 241 mètres, sur le Vardar.

Aidée par les services des Ministères de la Guerre, de l'Intérieur et des Mines et Forêts, accordant des concessions partielles aux entrepreneurs du pays, la Commissions s'acquitta bien de sa tâche — et tout le monde y gagna. Mais la formule qu'on trouva pour construire si vite fut critiquée et attaquée à la Skoupchtina et par l'opinion publique. C'est pourquoi la Direction des chemins de fer entreprit le prolongement de cette ligne jusqu'à Kotchané (34 km.) en régie, sans aucun «Odbor». Comme elle l'avait fait pour la partie Vélesse—Chtipe, l'armée prêta son concours aux services pour la construction des chemins de fer. Le 1er septembre 1926, le tronçon Chtipe—Kotchané fut livré à la circulation. Plus tard on construira aussi la partie extrême de cette ligne, jusqu'à Tzarévo Sélo, d'où elle tournera vers la Brégalnitsa supérieure, vers Bérovo, et, pour fermer la boucle, jusqu'à la ville et la gare de Stroumitza.

C'est de Tzarévo Sélo aussi qu'une jonction pourrait se faire à Gornya Djoumaïa, avec le chemin de fer bulgare qui, de Sofia, descend la vallée de la Stroumitza jusqu'à Sérès. Avec la jonction qui pourrait être réalisée de Koumanovo, sur la ligne principale Belgrade—Skoplyé—Djevdjéliya, vers Kriva Palanka, à la frontière bulgare (Djouïéchévo) et Tchoustindile et avec celle qui existe au nord, à Tzaribrode, les pays voisins seraient reliés sur trois points. Et tout à fait au nord à proximité de Négotine, un embranchement partirait de la ligne sud-européenne pour traverser le Timok (un pont à construire!) et atteindre, à la gare de Vidine, le chemin de fer bulgare conduisant à Sofia. Mais ce sont là des rêves dont la réalisation est réservée aux

¹⁾ Primitivement, cette ligne devait suivre la Brégalnitsa et ses défilés abrupts, pour aboutir à Gradsko, d'où partait la ligne à voie étroite Gradsko—Prilèpe—Bitoly. Afin d'éviter les tunnels et les ponts, on choisit un tracé passant par Ovtché Polyé, à travers un terrain à la fois plus accessible et mieux peuplé. L'intérêt immédiat prima ici l'idéal de construire, en vue de la décentralisation, un noeud de chemins de fer un peu plus loin de Skoplyé et plus près de l'extrême frontière sud.

générations qui auront vu une Yougoslavie unissant tous ses enfants: Serbes, Bulgares, Croates et Slovènes¹⁾.

A côté de la construction de ces lignes à voie normale, on a poursuivi aussi le développement du réseau des chemins de fer à voie étroite de 0,60 m.

Pendant l'occupation de la Serbie du sud, pour les besoins militaires, les Allemands avaient tracé et construit le chemin de fer à voie étroite de 0,60 qui reliait Skoplyé avec les villes adossées aux frontières albanais-serbes: Gostivar, Kitchéto et Ohride. Après la délivrance, en 1920, la Yougoslavie répare cette voie et, en 1922, construit son prolongement (35 km.) vers Débar, par Strouga, jusqu'à Morounichté. En 1923, le petit tronçon de la tête de cette ligne à la gare de Skoplyé même est livré à la circulation. C'est le nom du Général Henrys, qui commandait les troupes libératrices, qu'on a donné à la première station de ce tronçon (Henriyévo).

Longue de 368 kilomètres, cette ligne est très utile à une contrée pour ainsi dire coincée entre les frontières albanaise et grecque et dont la voie doit graviter vers le Vardar.

Une autre ligne stratégique, Gradsko—Prilèpe—Bitoly (185 km.) construite également par l'ennemi pendant l'occupation et, en grande partie, détruite par lui au moment de sa retraite, a été réparée et elle est utilisée depuis le 4 juillet 1920.

Ainsi a été franchie une étape très importante pour le relèvement économique et le progrès culturel de ces régions par le réseau ferroviaire.

Jonctions interrégionales. — Nous avons indiqué l'absence de liaisons ferroviaires entre certaines contrées yougoslaves. On s'est employé à les assurer par des raccordements de lignes déjà existantes.

¹⁾ Cependant, à un moment donné, ces rêves ont déjà failli entrer dans le domaine des réalités. C'est que les utopies se réalisent quelquefois plus vite qu'on ne l'aurait crû! A la fin du mois de septembre 1934, le Roi Alexandre de Yougoslavie rendit visite au Roi Boris de Bulgarie. La rencontre des deux souverains fut cordiale, fraternelle. Le souffle d'une sincère et ample réconciliation des deux «peuples frères» (les officiels ne pouvaient pas dire: «des deux tronçons d'un même peuple») gonflait l'esprit des ministres des deux gouvernements qui, à Sofia, passaient en revue tous les problèmes à résoudre. Le communiqué officiel, publié *urbi et orbi*, consacrait un paragraphe spécial à la question qui nous intéresse ici. «Afin de renforcer les liens économiques des deux pays voisins fraternels, y lit-on, les Ministres (MM. Guéorguiyev, Batolov et Yevtitch) sont tombés d'accord pour faire entreprendre des études financières et techniques en vue d'établir des jonctions ferroviaires entre la Bulgarie et la Yougoslavie au nord et au sud de la ligne actuelle Tzaribrodé—Dragoman, savoir: Vidine—Négotine et Djouïchévo. D'autre part les deux Directions de chemins de fer s'étaient concertées pour améliorer le transport sur la ligne de l'Orient-Express: les trains de marchandises devaient partir, à dater du mois d'octobre 1934, bien plus rapidement et sans arrêt prolongé dans les gares frontières, de sorte que leur trajet de Plovdiv (en Bulgarie) jusqu'à Yéssénitzé (frontière occidentale austro-yougoslave) était abrégé de 24 heures (Voir le journal *Politika*, Belgrade, 15-XI-1934). L'arrangement a même été signalé à la Conférence Internationale des chemins de fer, à Bruxelles, le 9 novembre 1934. Malheureusement, l'assassinat du Roi Alexandre Ier à Marseille, par un komitadji bulgare à la solde d'étrangers ennemis de la Yougoslavie, a interrompu cette oeuvre de fraternité économique.

C'est surtout dans les provinces yougoslaves jadis soumises à l'Autriche-Hongrie que ces travaux de réajustement étaient effectués dans la période allant jusqu'à 1927.

En temps de paix, un habitant de la Batchka devait, pour aller dans le Banat, prendre le train — de Budapest et faire un long détour; la Tissa séparait les populations de deux contrées serbes alors soumises à la Hongrie. Pendant la guerre, pour des raisons militaires, l'Autriche-Hongrie construisit un pont à Sinta. Après la guerre, l'Etat yougoslave chercha à établir une liaison entre les deux pays. Le 13 mars 1920, on traça la ligne Titel—Orlovat (28 km.), le pont en acier devant être construit sur la Tissa entre Titel et Rudolfsgard. La construction du pont commença le 25 septembre 1922, mais les difficultés financières, les hésitations de la Commission des Réparations de guerre (qui laissa les Allemands refuser de fournir la partie métallique du pont), les pluies durables et abondantes, tout conspira contre ce pont. Il ne fut terminé qu'en 1925¹⁾. La ligne elle-même n'eut pas plus de chance: le délai pour l'achèvement fut reculé six fois par le Ministère des Communications. Les fluctuations de l'index des prix entraînèrent des modifications au contrat. C'est encore l'Etat qui prit en régie l'achèvement de la ligne. Le 15 novembre 1925, la Batchka et le Banat étaient reliés directement.

Le 22 novembre 1924, la rivière Moura fut dotée d'un pont, et la ligne Mourska Sobota—Lyoutomère—Ormoj (38 km.) établit la liaison entre le Prékourié et le Médjournourié, deux pays slovènes qui jusque-là ne communiquaient avec Lyoublyana et Zagreb qu'en passant par l'Autriche.

Encore au nord, on construisit un tronçon à voie étroite, long de 8 km., pour relier la Srpska Tzrnya à Klaria, près de la ville roumaine de Jombolya, sur l'actuelle ligne sud-européenne.

Pour être complète, notre énumération ne doit pas omettre encore quelques travaux de moindre importance, effectués en vue d'améliorer le trafic ou d'aider l'industrie du pays.

Dans l'ancienne Serbie, une ligne industrielle de Ravna Réka aux Mines de Ségné a été terminée le 10 avril 1921. La voie double a été posée sur certaines courtes relations, surchargées de grandes fréquences: Niche—Croix Rouge (3 km.), Véliska Plana — bifurcation (2 km.), Belgrade—Toptchidère (6 km.).

En Symrie, de la gare de Sremska Ratcha²⁾, jusqu'à la rive de la Save, on a construit, de juin à décembre 1925, une voie normale longue de trois kilomètres, pour éviter l'interruption du trafic pendant la crue des eaux de la Save.

En Bosnie, une ligne industrielle: Ouglyévik—Biyélyina—Bossanska Ratcha, à voie étroite de 0,60, longue de 44 kilomètres, a été construite par l'armée austro-hongroise. Après la guerre, l'Etat yougo-

¹⁾ Le coût du pont monta à 35.500.000 de dinars.

²⁾ Appelée quelquefois inexactement «Slavonska Ratcha».

slave, en vue d'assurer un meilleur transport du charbon provenant de ce coin minier transforma, en deux années (1920—1922), la voie de 0,60 en une de 0,76.

En Dalmatie, la gare de Grouj, près Dubrovnik, fut agrandie. Un entrepôt en béton armé fut construit pour que le port pût recevoir les gros transports de marchandises.

Le bilan des constructions faites pendant la période qui se termine en 1927 est très estimable. Il mettait la Yougoslavie dans une place excellente parmi les Etats qui, en Europe, avaient réalisé pendant cette époque de grands progrès ferroviaires.

CHAPITRE II

LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU FERROVIAIRE YUGOSLAVE DE 1927 A 1937

1) LA RÉVISION DU PLAN GÉNÉRAL (1927 ET 1936)

Secouée par des luttes politiques d'une véhémence souvent dramatique, ébranlée par un déchaînement de passions qui oublient l'intérêt général, rongée par la corruption qui caractérise le passage des populations d'un état économique médiocre à la prospérité financière, constamment dénigrée et menacée par des ennemis extérieurs, la Yougoslavie, quasi imperturbable, poursuit son oeuvre ferroviaire pendant cette décade de 1927 à 1937 et avec des résultats évidents.

L'instabilité des gouvernements, les fréquentes élections parlementaires, la psychose des particularismes démesurés et des opinions personnelles, n'ont pas laissé intact le plan général du réseau yougoslave qu'avait tracé la loi du 23 juillet 1922.

Dès 1923, ce plan est critiqué. La *Revue technique*, organe de l'Association des ingénieurs et architectes yougoslaves, publie un projet de réseau yougoslave élaboré par cette Association. Celle-ci reproche vivement à la Skoupchtina d'avoir voté hâtivement un programme mal approprié aux besoins du pays. Nous avons vu qu'il avait suscité beaucoup de critiques, d'études et d'articles. La Direction des chemins de fer, quelque peu déroutée, propose au Ministre de convoquer une grande conférence de techniciens et de représentants des milieux économiques et industriels. Mais le Ministre des Communications, à bon droit, demandait d'abord à la Direction pour la construction des chemins de fer d'élaborer un plan à elle (Décision ministérielle du 5 décembre 1925). Cela fait, une «querelle de famille» éclata entre la Direction des chemins de fer et les auteurs du plan élaboré. Pendant presque tout un an on ne parla plus de celui-ci. Le nouveau ministre convoqua le 1er novembre 1926 une conférence, on peut dire «monstre», tant il y avait de délégués de différentes institutions et professions. Les cent participants confièrent à un Comité l'élaboration du plan. Celui-ci s'acquitta de cette tâche en trois mois.

Un plan aussi grandiose que détaillé fut dressé: 6.600 kilomètres de voies normales et 1.500 kilomètres de voies étroites. Et ces

8.100 kilomètres devaient coûter 26.000.000.000 de dinars environ. Il devait être réalisé en cinquante ans à peu près. A côté des lignes à voies étroites et souvent parallèlement à celles-ci, devaient être construites des lignes à voie normale. De longues lignes parallèles à celles qui existaient déjà devaient sillonner la Yougoslavie d'un bout à l'autre. Il est intéressant de voir que le Comité prévoyait un tracé de la *ligne côtière* devant longer le Littoral: Kotor—Dobrovnik—Metkovitch—Split, parallèlement aux lignes maritimes.

En janvier 1927, la séance plénière de la Commission adopta le projet et remit ses conclusions au Ministre des Communications¹⁾. Le plan n'eut point les honneurs du Parlement: celui-ci étant alors dissous en vue de nouvelles élections législatives. Usant d'une disposition législative de la Loi de Finances de 1927—1928²⁾, d'accord avec la Commission des finances de la Skoupchtina, qui seule fonctionne après la dissolution, le gouvernement prit le 14 mai 1927 un Décret relatif à la construction des chemins de fer dans le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

Au fond, les principes du plan n'ont pas été modifiés. C'est le programme des constructions qui a été établi et ce sont surtout certaines précisions qui ont été données sur les détails des lignes jusqu'alors indiqués sommairement. Complété par trois chapitres de la Loi de Finances pour l'exercice 1928—1929, le Décret du 14 mai 1927 prévoyait comme nouvelles lignes à construire en plus de celles prévues par la Loi du 23 juillet 1922, les voies suivantes: 1) une partant de Belgrade, par Lazarévatz et Topola, à Kragouïévatz, 2) une autre de Mitrovitza, par Podgoritza (Monténégro) à Kotor.³⁾ On doit retenir que ce Décret établissait surtout la direction de la ligne adriatique à voie normale: Belgrade—Ripagne—Lazarévatz—Topola—Kragouïévatz—Mitrovitza—Podgoritza—Kotor.

Le Décret précisait aussi le tracé de la ligne qui devait aller de Mitrovitza ou Prichtina à Kotor: Petch—Andriyévitza—Bélo Polyé—Kolachine—Podgoritza—Kotor.

En résumé, le plan général de 1922 ne fut révisé qu'en vue de certaines précision et non pas de profondes modifications. Un même esprit a présidé au plan de 1922 et à celui de 1927. Ce dernier est, en définitive, un programme limité, extrait du premier et réalisable dans une période de temps moins étendue.

¹⁾ Ce n'était plus celui qui avait convoqué la Conférence. Les crises ministérielles étaient fréquentes à ce moment: les gouvernements changeaient, les ministres donnaient bien souvent leurs démissions.

²⁾ Le budget annuel de l'Etat yougoslave va du 1er avril de l'année en cours au 30 mars de l'année suivante.

³⁾ Cette ligne, du reste, était indiquée dans la Loi du 23 juillet 1922, mais d'une façon plus vague: Niche—Prokouplyé—Prichtina—Kotorski Zaliv. Que la ligne partît de Mitrovitza ou de Prichtina, cela n'avait pas une importance essentielle, les deux points étant sur la nouvelle partie de la ligne verticale principale Belgrade—Kragouïévatz—Kralyévo—Skoplyé. D'autre part, la ligne transbalkanique passant par Prichtina pouvait, par l'intermédiaire du tronçon Prichtina—Mitrovitza, atteindre la ligne adriatique. Et inversement, la ligne adriatique Belgrade—Mitrovitza pouvait se confondre à Prichtina avec la partie de la ligne transbalkanique Prichtina—Kotor. On a choisi Mitrovitza pour raccourcir le parcours Belgrade—Kotor.

Le Parlement et le gouvernement n'ont pas hésité à préconiser certains points de ce programme de 1927 en inscrivant certaines clauses dans les Lois de Finances. Il s'agissait surtout des *variantes* que l'opinion publique ou les corporations et institutions locales cherchaient à faire adopter dans l'application du plan général conçu souvent dans ses grandes lignes.

En 1932, cependant, on songea de nouveau à une révision plus radicale du programme ferroviaire de la Yougoslavie. Sur l'initiative de la Direction pour la construction des chemins de fer yougoslaves, la Loi de Finances pour l'exercice 1933/1934 autorisait le Ministre des Communications «à faire signer, d'accord avec le Conseil des Ministres, le Décret relatif au réseau ferroviaire du Royaume de Yougoslavie».

Le plan du réseau fut, donc, mis de nouveau à l'ordre du jour. Le 15 février 1933, une Commission fut formée, sous la présidence de M. Vlada Mitrovitch, professeur à la Faculté technique de l'Université de Belgrade. Les délégués des Ministres des Travaux Publics, de l'Agriculture, des Mines et Forêts, du Commerce et de l'Industrie, ainsi que les représentants de l'Etat-Major Général, de la Société «Narodna Odbrana»¹⁾ et de la Direction pour la construction des chemins de fer en faisaient partie.

La Commission reprenait le plan élaboré en 1926. Du reste, son président avait déjà été à la tête de la sous-commission qui avait dressé le dit plan au mois de novembre 1926 (en tout 8.105 kilomètres). Il y eut des désaccords au sein de la Commission au moment où il fallut signer le rapport. La Commission des finances de la Skoupchtina s'en mêla, et la Loi de Finances pour les exercices 1934/1935 et 1935/1936 limitait le pouvoir du Ministre des Communications, et aussi celui du Gouvernement: le Décret sur le réseau ferroviaire devait être pris «avec le consentement de la Commission des finances du Parlement».

Au fond, on continuait à préciser les détails des plans de 1922 et 1927, à les limiter selon les possibilités de la réalisation et, surtout avec le désir d'aider d'apporter du travail aux populations des régions touchées par la crise économique qui sévissait aussi bien en Yougoslavie que dans d'autres pays du monde entier.

En 1935, la Yougoslavie imita la France: le Gouvernement soumit au Parlement le projet de loi sur l'outillage national. On vota un milliard de dinars pour les travaux publics. On désigna comme urgente la construction des lignes suivantes: Koprivnitza—Varajdine; Svéti Yanj—Sevnitza, avec le pont sur la Save; Bilétcha—Nikchitch (voie étroite); Priboi—Priépolý (voie étroite, avec faculté de transformation en voie normale), Oustipratcha—Fotcha—Gatzko—Bilétcha (voie étroite), Skoplyé—Tétovo—Gostivar; Arandjélovatz—Topola

¹⁾ En français: «Défense Nationale». — C'est une sorte de Comité du salut public, une ligue civique, formée en Serbie au moment de l'annexion de la Bosnie—Herzégovine, comprenant des personnalités très en vue, qui veillait sur le destin du pays. Après la Grande Guerre, elle s'est renforcée surtout par les adhésions d'anciens combattants et d'officiers supérieurs en retraite. Elle a des ramifications dans les couches profondes du peuple entier.

(voie étroite) et le pont sur la Save à Zagreb, qui devait résoudre le problème du noeud ferroviaire non seulement de cette ville, mais aussi de tout le carrefour des chemins de fer en Croatie.

Les gouvernements se succèdent. A la tête du Ministère des Communications les politiciens alternent avec les techniciens. Chaque ministre amène avec lui son Etat-Major. La Direction des chemins de fer change souvent d'équipe. Après la période de l'ère parlementaire, le régime autoritaire donne d'autres directives. En 1931, le Roi Alexandre I^{er} rétablit le Parlement. Après l'odieux attentat de Marseille, un Parlement est élu en mai 1935, où siègent pour la plupart des jeunes. La même année les Régents donnent mandat de gouverner à une nouvelle équipe ministérielle.

Bien entendu, le plan, ou plutôt le programme ferroviaire du Royaume suit ces fluctuations politiques. Les polémiques vont leur train aussi bien au Parlement que dans la presse.

Le 10 juillet 1936, fort des pleins pouvoirs que le Parlement lui avait accordé, le nouveau gouvernement de M. Milan Stoyadinovitch, promulgue un décret-loi sur les tracés et la construction de nouvelles lignes de chemins de fer et sur le mode de financement de ces travaux. Le Décret est précis au point de vue du programme et il tend à établir l'ordre suivant lequel les travaux devaient se faire.

Le premier article stipule qu'on continuera à construire les lignes prévues par la Loi sur l'outillage national (emprunt intérieur d'un milliard de dinars): Koprivnitza—Varajdine, Světi Yanj—Sevnitza, Bilétcha—Nikchitch (voie étroite), Oustipratcha—Fotcha et le pont sur la Save à Zagreb.

L'article 2 prescrit l'achèvement des études et des projets détaillés de lignes à voie normale: Priboï—Priyépolyé, Skoplyé—Tétovo Gostivar et Arandjélovatz—Topola (cette fois-ci voie normale).

L'article 3 prévoit l'étude et le projet des tracés des lignes à voie normale suivantes: Kourchoumliya—Prichtina, Koutchévo—Chtoubik—Pont sur le Danube, Chtoubik—Négotine, Biotché sur Lime—Podgoritza, Saraiévo—Doboï, Priyépolyé—Bélo Polyé, Mladénovatz (Kovatchévatz)—Topola, Belgrade—Valyévo, et la voie étroite de Nikchitch à Podgoritza.

L'article 4 énumère les lignes qu'il faudrait construire en dehors des lignes citées dans l'article I du Décret-loi:

1) à voie normale: Tchernomely—Vrbovsko, Banya Louka—Valyévo, liaison de la ligne Karlovatz—Glina avec la ligne Bihatch—Bossanski Novi, Kralyévo—Valyévo (c'est la voie étroite qui sera «normalisée», transformée en voie normale), Rachka—Biotché sur Lime, Prichtina—Podouïévo;

2) à voie étroite: Chtipe—Stroumitza (voie étroite de 0,60 m., le matériel de la ligne Prilèpe—Gradsko devant servir à cette construction), Metkovitch — un port maritime (que l'on désignera postérieurement), Fotcha—Gatzko—Bilétcha et la liaison du tronçon Bilétcha—Nikchitch avec Rissan.

Le même article prévoit l'achèvement de la ligne Pojarévatz—Koutchévo ainsi que la reconstruction du noeud ferroviaire de Belgrade (sans précision).

Le plan répond à la consolidation intérieure et extérieure de l'Etat yougoslave: on envisage plutôt la construction de lignes à voie normale qu'à voie étroite, et on s'arrête sur les voies ferrées qui doivent assurer les liaisons les plus courtes de la capitale yougoslave avec les diverses régions et avec la mer. Si le plan est restreint au point de vue de l'étendue, il est hardi au point de vue de l'importance des lignes à construire immédiatement et de la «normalisation» des trajets desservis déjà par les petits chemins de fer, tel le tronçon Saraïévo—Doboï. Et il faut insister sur le projet de la ligne Rachka—Biotché sur Lime—Podgoritz à voie normale qui relierait, d'un côté, la Serbie et le Sandjak avec le Monténégro, et, de l'autre côté, le Monténégro avec le Sandjak et, par la ligne verticale Rachka—Mitrovitz—Skoplyé, avec la Macédoine yougoslave. Terminons ces brèves caractéristiques du plan en soulignant le fait qu'il pousse à l'achèvement de la construction du «sud-européen» yougoslave: Belgrade—Pojarévatz—Koutchévo — frontières roumaine et bulgare.

Du reste, les commentaires du plan du 10 juillet 1936 seront plus claires et plus à propos lorsque nous aurons examiné ce qui a été réalisé, jusqu'à cette date, du plan du 14 mai 1927.

2) LES MOYENS FINANCIERS POUR LA RÉALISATION DES TRAVAUX PRÉVUS PAR LES PLANS DE 1927, 1935 ET 1936

Réunie au mois de novembre 1926, la Conférence ferroviaire yougoslave n'avait pas manqué de donner son avis sur la façon de se procurer les moyens financiers pour la réalisation des travaux proposés par elle. Ces moyens devaient être trouvés principalement dans les emprunts intérieurs et extérieurs. Comme l'Etat possède de grandes richesses en mines et forêts, l'avis de la Conférence était que ces domaines publics pouvaient servir de garantie aux emprunts destinés à la construction de nouveaux chemins de fer. Mais pour que ces emprunts réussissent le mieux possible, la conférence estimait qu'il fallait prendre certaines mesures utiles: simplifier et perfectionner l'administration d'Etat; relever par tous les moyens le prestige du crédit de l'Etat; organiser l'obtention de crédits pour la construction de chemins de fer, d'accord avec les intérêts locaux et régionaux; réaliser la collaboration de l'Etat avec l'initiative privée; autoriser les administrations autonomes à tirer les moyens financiers de la plus-value obtenue par la création de nouvelles communications; promulguer une loi sur les chemins de fer d'intérêt local et encourager l'initiative privée à les construire, car ils devaient servir d'affluents aux lignes d'Etat. Mais la Conférence insista surtout sur la nécessité absolue de protéger — lors de la conclusion des emprunts étrangers — la main-d'oeuvre et la production nationales.

En avril 1925, il fallait mener des pourparles avec le groupe banquier Blair et Cie en vue de la deuxième tranche de l'emprunt-étranger de 1922, c'est à dire d'un montant s'élevant à 45 millions de dinars. La nouvelle Convention ne fut signée que le 1er avril 1927. La réalisation de l'emprunt entier était reculée de cinq ans, à

partir du 1er juin 1927¹⁾. Le gouvernement profita de cette occasion pour retirer aux prêteurs la concession pour la construction des lignes prévues en 1922, dont il allait se charger lui-même (Convention du 31 mars 1927).

La réalisation de la deuxième tranche de cet emprunt était d'une importance capitale pour la construction de nouvelles lignes était épuisé en 1929 sans qu'on ait construit même ce qui était prévu par la loi du 23 juillet 1922.

Lorsque le Roi Alexandre Ier prit le pouvoir entre ses mains, le 6 janvier 1929, pour mettre fin aux passions partisans et à la crise que le parlementarisme yougoslave traversait, l'étranger eut l'air de croire davantage à la stabilité et à la solvabilité de la Yougoslavie. Plusieurs groupes financiers allemands, anglais, américains et français lui firent des offres d'emprunt. Aucune ne put soutenir l'analyse critique des ministres des Finances du Royaume. Le 15 octobre 1930, le ministre des Travaux Publics, d'accord avec le ministre des Finances, convia entrepreneurs et particuliers s'y intéressant à une adjudication pour la construction d'une dizaine de lignes (en tout 400 km. environ).²⁾ Huit groupes financiers français présentèrent leurs offres. Des pourparlers, plutôt laborieux, s'engagèrent entre la Commission formée ad hoc au Ministère des communications³⁾, et les adjudicataires.

Finalement, trois concurrents se sont partagés la construction de cinq des huit lignes prévues par le concours-adjudication.

C'est la Société *Losinger et Cie*, de Berne, qui obtint la concession de la ligne Pojarévatz—Koutchévo, qui est un tronçon de la ligne sud-européenne la plus courte (par le futur pont sur le Danube à la frontière yougoslavo-roumaine). C'est le conseil général du département de Pojarévatz qui avait décidé en 1927 de construire un réseau de chemins de fer (156 km. à voie normale et 88 km. à voie étroite), reliant les principales villes de cette *oblaste* riche en forêts, en mines de charbon et de minerais.⁴⁾ Un décret-loi autorisait en 1929 le département à conclure un emprunt de 5.000.000 de dinars. C'est un ingénieur français, M. Alfred Duprauze, qui, arrivé de Constantinople, découvrit en Yougoslavie une sorte d'Eldorado et proposa au département de Pojarévatz de lui procurer de l'argent ou de lui

¹⁾ Les banquiers Ulen et Cie offraient à la fin de 1926 un emprunt de 15 millions de dollars ainsi que tout ce que le groupe Blair et Cie (ensemble avec Chèques Securitas Corporation) avait promis pour l'avenir. L'offre fut refusée, car le gouvernement voulait disjoindre le financement de l'exécution des travaux.

²⁾ Ce sont des lignes que nous connaissons bien déjà: Belgrade—Pantchévo, Koprivnitza—Varajdine, Svéti Yanj—Sevnitza, Bihatch—Knine, Priboi—Priépolyé, Kourchoumliya—Prichtina, Prichtina—Petch, Velesse—Prilèpe. Elles sont à la fois économiques (c'est à dire servant la vie économique, productives), et stratégiques.

³⁾ Au moment de l'adjudication, la Direction pour la construction des chemins de fer était rattachée au Ministère des Travaux publics; au moment des pourparlers, elle passa au Ministère des Communications.

⁴⁾ D'après la Constitution de Vidovdan (1921), la Yougoslavie était divisée en *oblasti* (en français: régions), qui correspondaient à de grands départements en France. C'est le *joupan* qui était à la tête de ces divisions administratives.

trouver un financier-constructeur. En effet, par son intermédiaire, l'Oblaste de Pojarévatz signa le 2 mars 1929 un contrat avec l'*American Orient Construction Syndicat*, qui s'engagea à construire la ligne en trois ans. Le Ministre des Finances approuva le contrat et autorisa l'Oblaste à signer les traites: 40.000 dollars avec échéance au 1^{er} décembre 1929; 30.000 dollars au 1^{er} avril 1930; 30.000 au 1^{er} juillet 1930. D'autre part, l'Orient Construction ne tarda pas à recevoir de l'Etat d'autres traites représentant plus de huit millions de dollars. Le cours d'émission était de 87 %, avec 7 % d'intérêt. Au moment où la concession devait succéder aux travaux préparatoires, l'Orient Construction ne put trouver des capitaux!¹⁾ Les intermédiaires s'interposent. Le 25 août 1930, la Société Losinger et Cie se substitue à l'Orient Construction et rachète ses traites et ses droits. D'autre part, l'Etat se substitue à l'Oblaste de Pojarévatz. De longs pourparlers s'engagent entre la Société de Berne et le gouvernement de Belgrade, qui, à ce moment, était en quête d'un emprunt à l'étranger. Un accord signé le 12 juin 1931 par le Ministre des Finances et la Société Losinger et Cie, qui abaissa le prix de construction d'un million et demi de dinars, laissait croire que la ligne Pojarévatz—Koutchévo allait être construite dans un délai relativement prochain.

La Société Européenne de Crédit foncier et de Banque s'était engagée à construire la ligne Vélesse—Prilèpe pour 103.000.000 de francs en trois ans. Elle demandait de son côté la concession de livrer soit au Ministère des Communications, soit à un autre ministère yougoslave le matériel et la marchandise de construction française d'une valeur de 57.000.000 de francs (rails, appareils de voirie, matériel télégraphique et téléphonique, etc.). L'Etat yougoslave acceptait le cours d'émission de 92 %, au taux de 7 %, avec intérêts intercalaires de 2 %, et amortissement en douze ans. La franchise douanière, l'exemption d'impôts et de taxes, ainsi que la dispense d'impositions communales, départementales et banoviniennes furent accordées à la Société. Le contrat dûment approuvé par le Président du Conseil en accord avec les Ministres le 22 octobre 1931²⁾, par le ministre des Finances (7 décembre 1931), et par le Comité économique et financier (16 décembre 1931), est signé le 3 janvier 1932. La Cour des Comptes donna son consentement le 31 mars 1932. Le 19 septembre 1932, la Société Européenne reçut de la Direction des chemins de fer tous les plans et tous les documents nécessaires, et la construction commença le même jour.

Le Groupe Edmond Boyer d'Angers se vit attribuer la concession de la partie de la ligne transbalkanique Prichtina—Petch (62 km.) et l'achèvement de la ligne de l'Ouna: Bihatch—Knine (88 km.). Le prix de construction était évalué pour les deux lignes, à 240.000.000

¹⁾ La presse s'est fait l'écho du bruit qui a couru plus tard, en 1936, que l'Orient Construction, dont le siège social était en Amérique, dans le petit Etat de Delaware, était une société semblable à celle de Donogoo, de M. Jules Romains.

²⁾ De 1929 jusqu'au mois de décembre 1931, le Président du Conseil, et non pas le Conseil des Ministres, avait les pleins pouvoirs pour agir au nom du gouvernement entier.

de francs. Le délai d'amortissement était de 12 ans (premier paiement après six semestres); le taux d'intérêt était de 7 %, avec 3 % d'intérêts intercalaires. A titre de garantie, le Groupe devait déposer, en valeurs de l'Etat yougoslave, une somme de 7.200.000 francs. Le 3 juin 1932, le contrat était signé.¹⁾

Le Groupe Boyer ne réussit point à verser la garantie exigée, et le contrat finit par être transféré au nom de la *Société de Construction des Batignolles* (1er octobre 1932).

Cette Société de Construction des Batignolles, qui construisait déjà le pont Alexandre Ier, reliant, par la Save, la capitale yougoslave à Zémoun²⁾, obtint d'abord, après six mois de pourparlers avec les Ministères des Finances et des Communications (25 avril 1931), la concession de financer et de construire les lignes: Belgrade—Pantchévo (22 km.) et Kourchoumliya—Prokouplyé (68 km.), ainsi que d'ajouter une troisième voie pour dégager l'accès de Belgrade par Toptchidère—Knéjévatz (12 km.). Le prix de construction s'élevait à 322 millions de dinars. L'amortissement de cette somme devait se faire en 30 ans, au taux de 7 %, avec émission et cours d'émission à établir ultérieurement, à un moment choisi après accord entre les deux parties contractantes. En attendant, la Société donnait à cet effet des crédits au taux de 1,25 % de plus que celui de la Banque de France. Le Ministre des Finances ayant demandé, quelques mois plus tard, la modification de certaines clauses financières³⁾, la Société les accepta contre certaines compensations dans les clauses techniques de la concession: les travaux de la ligne Kouchoumliya—Prichtina ne devaient commencer qu'après l'achèvement du tronçon Belgrade—Pantchévo (avril 1934).

Entre temps, la Société se substitua au Groupe E. Boyer et reprit la construction des lignes Prichtina—Petch et Bihatch—Knine. Bien entendu, elle demanda, pour la construction de ces lignes, des délais plus longs (4 années), et le droit de ne commencer les travaux de la dernière ligne qu'après l'achèvement des autres.

Le régime parlementaire, réintroduit en Yougoslavie par la Constitution de 1931 n'a commencé à fonctionner que le 11 janvier 1932. Pour donner force de loi aux contrats conclus avec ces Sociétés, le ministre des Communications, M. Lazare Radivoïévitch, par

¹⁾ Comme pour d'autres contrats, le ministre des Communications obtint le consentement du Président du Conseil (13 septembre 1931), celui du ministre des Finances (16 décembre 1931), celui du Comité Economique et financier des Ministres (22 décembre 1931), et, enfin, celui de la Cour des Comptes (31 mars 1932). De plus, des clauses de la Loi de Finances pour l'exercice 1932/33 avaient déjà consacré l'exemption d'impôts et de taxes qu'il comportait.

²⁾ Les temps où Victor Hugo chantait: *Belgrade et Semlin sont en guerre...* avaient évolué.

³⁾ Les échéances tombaient tous les mois des années 1932 (août) — 1936. Le ministre demanda que les mensualités fussent d'abord diminuées (500.000 frs par mois, du 1er avril 1932 au 1er avril 1934), puis augmentées graduellement (3.000.000 de francs du 1er mai 1935 au 1er mars 1935), jusqu'en 1938 au lieu de 1936.

une clause de la Loi de Finances de l'exercice 1933/34, les fit voter par le Parlement.¹⁾

Mais, l'homme propose et Dieu dispose. Toutes ces combinaisons financières et techniques avaient bien l'air d'être échafaudées. Cependant, la crise économique allait toucher profondément la Yougoslavie. La main-d'oeuvre devint bon marché. L'instabilité monétaire dans le monde entier rendit la valeur du dinar problématique. Le rétablissement de la vie parlementaire (en 1931) et la convocation de la Skoupchtina et du Sénat (en 1932), ramenèrent des polémiques passionnées.

Dès le mois de mars 1932, dans la Skoupchtina, des critiques s'élevèrent contre les emprunts conclus avec les sociétés françaises.²⁾ Celles-ci, du reste, prises entre leurs engagements et les bouleversements économiques qui se succèdent, cherchent à gagner du temps, hésitent à faire entrer en Yougoslavie de la monnaie saine étrangère, en invoquant la moindre négligence de l'Etat yougoslave (retard de l'expropriation des terrains et de l'achèvement des plans du tracé) pour obtenir des prolongations aux délais prévus. Le fait que le Groupe Edmond Boyer n'avait pu, en exécution du contrat, déposer une garantie sérieuse, avait déterminé une inquiétante méfiance dans l'opinion publique. Au mois de février 1934, en pleine Skoupchtina, on fit allusion à l'affaire Staviski, à laquelle était mêlé le nom d'un député français qui avait conclu avec la Yougoslavie l'un des contrats que nous exposons ici.³⁾ Une interpellation fut alors déposée pour demander des explications au ministre des Communications, mais la Skoupchtina l'ajourna. Quelques jours plus tard, profitant du moment où le budget du Ministère des Communications pour 1934/35 était discuté, M. Andra Stanitch, député, ancien ministre des Communications, dans un discours retentissant, soumit à une critique sévère toute la politique ferroviaire, qui avait abouti aux quatre contrats conclus avec les sociétés françaises. En se livrant à de minutieux calculs, M. Stanitch faisait ressortir que la Yougoslavie perdrait quelque 800.000.000 de dinars si les contrats n'étaient pas cassés. «La durée de la construction, dit M. Stanitch, sera de huit ans au lieu de trois. Si l'Etat yougoslave l'entreprendait en régie, avec les entreprises du pays, il la terminerait au plus tard en 1937, et il ne serait pas endetté». Le 7 mars 1934, M. Lazar Radivoïévitch, en intervenant dans la discussion monétaire, riposta par un long exposé des faits, en insistant sur la légalité des contrats, sur les

¹⁾ Le 1er avril 1933, cette loi entre en vigueur. L'article 50 comportait le texte suivant: «Les contrats conclus en vue de la construction des lignes de chemin de fer: Pojarévatz—Koutchévo, Vélesse—Prilèpe, Bihatch—Knine et Prichtina—Petch, approuvés par le Président du Conseil le 20 juin et 20 octobre 1931, ainsi que la décision du Conseil des Ministres № 9705 du 23 septembre 1932, sont adoptés comme pleinement valables».

²⁾ A la séance du 7 mars 1937, un député ingénieur s'écriait: «Toute cette affaire est enveloppée de mystère!»

³⁾ M. Edmond Boyer a été cité par la presse française comme ami de Staviski. La presse yougoslave reprendra plus tard cette assertion et l'amplifiera à merci.

avantages financiers¹⁾, sur l'ensemble des conditions de l'époque trouble dans lesquelles les contrats furent signés ainsi que sur le fait que les entreprises yougoslaves n'étaient pas assez fortes pour exécuter de pareils travaux sans provoquer des différends très coûteux pour l'Etat.²⁾ D'autres orateurs vinrent animer la polémique. Le Président du Conseil, M. Nikola Ouzounovitch dut intervenir et résumer le débat³⁾ en quelques phrases lapidaires: «Dans cette affaire, il n'y a pas d'abus; s'il y a de la perte, c'est celle d'un homme pauvre qui désire bâtir mais à qui l'argent fait défaut, ce qui l'oblige à emprunter». Et il dit encore: «En 1930 le gouvernement a considéré de son devoir d'offrir à tout prix du travail aux populations atteintes par la crise Manquant de capitaux, nous avons été obligés de chercher les moyens de réaliser quand même nos projets. Ne nous dénigrons pas devant le pays et devant l'étranger».

La Skoupchtina passa à l'ordre du jour et vota le budget du Ministère des Communications. Au Sénat, la discussion fut également très vive, mais le gouvernement obtint la majorité. Cependant M. Radivoïévitch quitta le Ministère.

La presse aussi bien du pays que de l'étranger s'était emparée de cette discussion dès le jour où M. Stanitch avait prononcé son réquisitoire. En première page, en gros caractères, sous des titres sensationnels, les journaux consacraient de longues colonnes aux débats de la Skoupchtina et aux commentaires qui les accompagnaient dans l'opinion publique et notamment dans les milieux de techniciens.

M. Stanitch revint cependant à la charge. Le 4 juin 1934, il développa son interpellation à la tribune, non pas contre une personne, mais contre les contrats «nuisibles à l'économie nationale».⁴⁾

L'Assemblée, très émue, ne s'apaisa que lorsque le Président Ouzounovitch déclara que, sur la proposition du nouveau ministre des Communications, M. Svétislav Milossavlyévitch, le gouvernement avait décidé, le 18 mai 1934, de faire faire une enquête approfondie par une Commission compétente qui sera composée des délégués des ministres des Communications, des Travaux Publics, des Finances et de la Justice, ainsi que de celui de la Banque Hypothécaire du Royaume de Yougoslavie.

Les événements se précipitèrent. C'est le second successeur de M. Radivoïévitch qui donna suite aux conclusions de la Commis-

¹⁾ «L'emprunt-or de Blair et Cie avait un taux d'intérêt de 9,20%, celui dit «de stabilisation», 8%, et ceux de la Société Européenne de Boyer et des Bagnolles, 7,60%, disait-il.

²⁾ Ce sont des tribunaux d'arbitrage («Izbrani Sudovi») qui tranchent les points litigieux entre l'Etat et les concessionnaires, et ils ne chôment point.

³⁾ Il l'appela «duel des ingénieurs».

⁴⁾ M. Stanitch insiste sur l'aspect d'ensemble des contrats; il souligne que les modifications dans les parties techniques des contrats faites en faveur des Sociétés n'ont pas été suivies par des changements qui compenseraient les obligations financières de l'Etat yougoslave. «Certains pensent, dit-il, que la monnaie saine affluera ainsi dans notre pays; au contraire, jusqu'au 1er juillet 1944, c'est nous qui achèterons des devises étrangères pour payer les Sociétés, ce qui diminuera la valeur de notre dinar».

sion. Sur sa proposition, le Conseil des Ministres rompit, le 30 juillet 1934, le contrat Losinger et Cie, en proposant au groupe un arrangement (rupture du contrat, paiement des travaux déjà effectués, etc.). Le différend est porté devant un tribunal d'arbitrage, présidé par un magistrat suisse, qui donne tort à l'Etat yougoslave. Celui-ci refuse de se soumettre à son jugement. L'affaire passe alors à la compétence de la Cour Internationale de La Haye. A la fin de l'année 1934, la Société Européenne interrompt les travaux, mais un arrangement finit par avoir lieu en 1935. — La convention entre la Société des Batignolles de Paris et l'Etat, après de laborieux pourparlers qui retardèrent tout le plan de construction, a été entièrement révisée aussi bien dans ses clauses financières que dans sa partie technique (janvier 1935).¹⁾ La révision représentait pour l'Etat une économie de 380.000.000 de dinars et les budgets de l'Etat seraient ainsi allégés à l'avenir de plus de 300 millions de dinars. Bien entendu, l'achèvement des constructions aurait à subir quelques années de retard sur la durée primitivement prévue.

C'est aux ressources mêmes du pays, au budget propre de l'Etat et aux emprunts intérieurs qu'on recourut pour assurer le financement de la construction des lignes nouvelles. Le gouvernement de M. B. Yevtitch, succédant à celui de M. Ouzounovitch, avait fait voter par le Parlement un emprunt intérieur d'un milliard de dinars, en vue de soutenir l'effort que faisait la Yougoslavie depuis 1927 pour parfaire son réseau ferroviaire.

Lorsque M. Stojadinovitch, qui fut ministre des Finances dans le Cabinet Yevtitch, forma son ministère (juin 1935) il mit tout son talent de financier au service du progrès économique et industriel du pays. Une fois de plus le titulaire du portefeuille des Communications changea, mais les chemins de fer gardèrent une place de tout premier ordre dans les préoccupations gouvernementales.

Le décret-loi du 10 juillet 1936 qui, nous l'avons indiqué, avait établi le nouveau plan ferroviaire du Royaume, précisa la façon de financer les travaux: un décret spécial devait allouer des crédits prévus sommairement dans le budget 1936/37; les crédits de l'emprunt intérieur de 1.000.000.000 pour les travaux publics encore disponibles devaient servir pour les constructions en cours; 500 millions de dinars portés au budget 1935/36 devaient être employés sans tarder; les crédits libérés par l'ajournement des constructions de certaines lignes moins indispensables devaient passer aux entreprises plus urgentes. Un article du décret (article 6), du reste, laissait aux ministres des Finances et des Communications une large latitude pour rechercher les moyens financiers nécessaires à la réalisation du plan établi. Un autre décret, pris le même jour, autorisait le

¹⁾ La «prime» compensant le change a été diminuée quelquefois jusqu'à 45%; le prix de construction a été adapté au coût nouveau du matériel et au prix de la main-d'oeuvre (14%); le paiement devait s'effectuer pendant un certain temps en dinars (la dévaluation du franc en 1936 a détruit cet avantage); le taux d'intérêt était réduit à 5%; l'intérêt intercalaire supprimé; les annuités étaient considérablement allégées en faveur de l'Etat yougoslave; de son côté, celui-ci accordait des prolongations aux délais prévus.

ministre des Communications à dépenser pour les tracés de lignes et les travaux de construction 13 millions de dinars, représentant les économies faites sur différents chapitres du budget.¹⁾ Il s'agissait de trouver, échelonnés sur plusieurs années budgétaires, 4.500.000.000 de dinars pour construire 2.000 kilomètres de voies ferrées.

3) CE QUI A ÉTÉ CONSTRUIT DE 1927 À 1936

L'oeuvre ferroviaire de la Yougoslavie a pu être retardée par les nombreux bouleversements politiques, financiers et sociaux qui se sont multipliés de 1927 à 1936; elle n'a pas été, du moins, arrêtée.

Voici, brièvement, les lignes qui ont été construites au cours de cette dizaine d'années de travail:

Dans l'ancienne Serbie de 1914. — C'est d'abord un plan depuis longtemps conçu qui se réalise: la Choumadia, la vallée de l'Ibar et la vallée du Vardar, trois centres antiques de la vie nationale, sont reliés directement et étroitement par la ligne Kragouïévatz—Kralyévo—Rachka—Mitrovitza (187 km.). Le 7 août 1931 l'évènement s'accomplit.²⁾ On pouvait alors aller de Belgrade, par Kragouïévatz, Kralyévo, Rachka et Mitrovitza, à Skoplyé, et, ensuite, à Salonique sans passer par Niche.³⁾

On ne s'arrêta pas là! Ce parcours Belgrade—Skoplyé, si important pour la vie nationale, il fallait le faciliter aux trains encore davantage. Si, en tenant compte de cette nouvelle ligne Kragouïévatz—Mitrovitza, on jette un coup d'oeil sur la carte du réseau ferroviaire yougoslave de cette période, on voit que ce parcours Belgrade—Skoplyé était d'abord desservi par deux voies parallèles qui, passant la première par Mladénovatz et, la deuxième par Mala Krsna, commencent à converger vers Vélika Plana, et se confondent ensuite en une seule ligne jusqu'à Lapovo. De Lapovo, la ligne bifurquait à nouveau: une voie se dirige sur Kragouïévatz, Kralyévo et Mitrovitza, l'autre s'en va sur Stalatch, Niche et Koumanovo, pour se rencontrer toutes les deux à Skoplyé. Le tronçon Vélika Plana—Lapovo (20 km.) servait donc de tronc commun à ces voies. Il était,

¹⁾ Sloujbéné Noviné Kraljéviné Yougoslaviyé, Belgrade, 17 juillet 1936.

²⁾ La partie de cette ligne Kragouïévatz—Kralyévo, projetée en 1913, contenait le tunnel Voutchkovitza, dont la construction a duré plus de trois ans (1926—1929), ainsi qu'un grand pont sur la Morava, un autre sur la Grouja et un troisième sur la Lépénitza, sans parler d'autres moins importants. Elle a été livrée à la circulation à la fin de 1929. — A l'autre bout de la ligne, de Kosovska Mitrovitza à Rachka, les travaux étaient terminés au début de 1931. Il fallait construire cinq grands ponts et six petits sur l'Ibar, et faire passer la voie ferrée à travers des défilés qui ont exigé sept tunnels. — C'est la construction de la partie comprise entre les deux extrémités de la ligne, de Kralyévo à Rachka, qui rencontra le plus de difficultés. Elle passe souvent d'une rive de l'Ibar à l'autre, et suit la pente de ses défilés. On a percé une quinzaine de tunnels et on a construit une vingtaine de ponts. Les travaux étaient terminés au mois de juillet 1931.

³⁾ On songea immédiatement à construire le tronçon-raccord de Mladénovatz à Topola et Kragouïévatz, ce qui devait raccourcir la ligne Belgrade—Salonique d'une bonne vingtaine de kilomètres.

dans ces conditions, extrêmement chargé, et on ne pouvait l'utilisateur aussi fréquemment qu'on l'aurait désiré. Il fallait donc remédier à cet inconvénient. En une année, de février 1933 à février 1934, une deuxième voie y fut posée, les gares furent élargies, agrandies, et les emplacements de garages aménagés: le passage des trains fut considérablement dégagé, et l'artère Belgrade—Skoplyé pouvait dès lors être utilisée aussi fréquemment qu'il serait nécessaire pour répondre non seulement aux progrès économiques d'alors, mais aussi aux exigences futures.

Dans le même ordre de travaux, il faut noter que la Société française des Batignolles a construit (le 27 septembre 1933) la deuxième voie sur la partie Belgrade—Resnik (14 km.) de cette même ligne verticale Belgrade—Niche—Skoplyé. La gare de Resnik, à 15 kilomètres de Belgrade, prit ainsi une grande importance. C'est d'elle, au fond, que doit partir également la ligne Belgrade—Lazarévatz—Valjyévó—Touzla—Doboï—Banya Louka vers la mer Adriatique (nouvelle variante de la ligne adriatique).¹⁾

Toujours dans l'ancienne Serbie de 1914, la ville de Chabatz, le Verdun yougoslave, profita aussi des constructions effectuées à cette époque. Reliée à Belgrade uniquement par la voie fluviale, elle obtint, en 1934, un tronçon de chemin de fer de 4 km., qui, par le nouveau pont sur la Save (681 m.), assure maintenant la liaison ferroviaire Chabatz—Klénak—Rouma (sur la principale ligne horizontale), et, de là, à la capitale. Ainsi, malgré un transbordement, les chemins de fer voïvodiens sont reliés directement avec la voie étroite du Podrigné (Matchva), c'est à dire avec Lechnitza, Loznitza et Kovilyatcha-les-Bains.

La ligne transbalkanique fait, dans cette période, un grand pas, si nous osons nous exprimer ainsi. Amenée de Prahovo, par Zaiétchar, Knyajévatz, Niche et Dolyévatz, à Prokouplyé, au centre de la Toplitz, elle fut construite de 1927 à 1930, dans sa partie Prokouplyé—Kourchoumliya (33 km.). Plusieurs ponts métalliques, un tunnel de 200 mètres, cinq gares²⁾, des rails à écartement normal — et, le 6 juillet 1930, les trains se mirent à circuler à travers cette région rendue mémorable par l'insurrection des «Toplitchani» (population de la Toplitz) au temps de l'occupation bulgare (1917).

Le tronçon Kourchoumliya—Prichtina attend son achèvement.³⁾

En revanche, le tronçon Prichtina—Petch (90 km.) eut plus de chance. En 1933 il était terminé jusqu'à la gare de Glogovitz (28 km.). Après l'accord avec la Société de Construction des

¹⁾ Les tunnels de Saranovo (1.600 m.) et de Béla réka (3.900 m.) qui sont sur le parcours Lazarévatz—Markovatz et Resnik—Lazarévatz sont en construction depuis 1929 et 1930. On a effectué pour le premier 23.000.000 de dinars de travaux, et, pour le deuxième, pour presque 30.000.000. Il faudrait encore 20.000.000 pour leur achèvement.

²⁾ Au mois de septembre 1936, on posa la première pierre d'une nouvelle gare du village Béloline, ou, primitivement, n'existait qu'une halte.

³⁾ Pendant la tournée qu'il effectua dans le midi de la Yougoslavie, au mois de novembre 1936, le Président du Conseil, M. Stoyadinovitch fit la promesse que ce tronçon ne tarderait pas à être achevé.

Batignolles, les travaux ont été énergiquement poussés sur le reste du parcours. (62 km.). A Noël 1935, les trains de marchandises circulaient déjà à travers la vallée de la Drénitza, et passaient la torrentueuse rivière le Drime, traversaient la plaine de la Metohiya et atteignaient le célèbre Petch, siège de l'ancienne Patriarchie (1346—1443 et 1557—1766).¹⁾ Le sifflement de la première locomotive surprit alors la plaine, si fertile mais si déserte et inculte avant la formation de la Yougoslavie; les montagnes avoisinantes se transmièrent étrangement, de sommet en sommet, l'écho de ce sifflement; les paysans tréssaillirent de joie et d'émotion, et, peut-être, de la peur qui accompagne parfois l'application des découvertes modernes. M. Bertrand, directeur de la Société des Batignolles, ses collaborateurs ingénieurs et leurs femmes, ainsi que les contre-maîtres et les ouvriers qui avaient travaillé à cette ligne, furent accueillis à Petch comme des annonciateurs de légende.

Il fallait cependant parachever les travaux et surtout mener à bonne fin la construction des bâtiments et des gares. Et quelles gares! Elles semblaient, sortes de temples du progrès industriel, faire la réplique aux églises d'antan. Bâties en granit du pays et en onyx tiré des fameuses carrières de Petch-les-bains, précédées ou entourées de vergers et de jardins, ces édifices sont de petites merveilles. Il fallait aussi les meubler avec des meubles faits en bois du pays. Il fallait surtout terminer de nombreux travaux: ponts²⁾, murs de soutènement, remblais, tunnels. Parmi ces derniers, au nombre de six, le tunnel de Banyitza a plus de 1000 mètres. Tout devait s'harmoniser avec le style serbe classique.

L'inauguration de cette ligne (on l'ouvrit au public) eut lieu le jour de la Saint Pierre (12 juillet) 1936, qui est la fête onomastique du jeune Roi Pierre II. Elle fut solennelle et le peuple lui apporta un immense concours. D'antiques souvenirs, toute l'épopée kossovienne, tout le passé glorieux et douloureux se mêlèrent à cet événement, lui aussi historique. C'est de la Plaine de Kossovo que partit le train officiel. M. Mehmed Spaho, ministre des Communications, prononça une allocution vibrante d'hymne à la civilisation, dont la jeune Yougoslavie se fait l'ardent champion; c'est lui qui tendit au général Zlatanovitch, représentant du Roi, les ciseaux d'or pour accomplir le geste symbolique d'inauguration et couper le ruban tricolore barrant le chemin. Alors un cri d'infinie allégresse partit de la bouche d'une multitude d'hommes, de femmes et d'enfants.

¹⁾ C'est au moment de la grandeur serbe que le patriarcat y fut fondé. Le célèbre souverain des «Serbes, Albanais et Grecs», Etienne Douchan, descendant de Némagna, décida, après les victoires remportées sur Byzance, de se faire couronner empereur. Le 9 avril 1346, une Assemblée ecclésiastique, réunie sous les auspices du patriarche de l'empire bulgare, l'archevêque de Petch fut sacré patriarche. Sept jours après, c'est lui qui, avec le patriarche bulgare Siméon, posa la couronne impériale sur la tête de Douchan le Fort, conquérant de la plus grande partie des Balkans, successeur présumé des empereurs byzantins.

²⁾ Le pont sur la Sitnitza est long de 80 mètres.

Lorsque le train arriva à Petch, salué par la population massée tout le long du parcours et dans les gares intermédiaires¹⁾, une foule acclama les personnalités officielles au cri surtout de: «Gloire au Roi-Unificateur! Vive le Roi Pierre III!». Banquet, discours, cortèges au milieu d'arcs de triomphes, de fleurs et d'étendards, fanions et pencartes. Aux paroles de bienvenue du maire, M. D. Tzvetkovitch, ministre, répond par un discours qui souligne l'importance du moment. «Notre nation, dit-il, a fait des sacrifices immenses pour assurer son indépendance nationale, car elle savait que le bien-être d'un peuple, son développement intellectuel et économique ne peuvent être assurés que dans une patrie libre et indépendante. Après la dure période de la guerre est venue celle de la paix et du travail constructif. Au cours des quinze dernières années un grand progrès a été accompli dans ce sens. Des milliers de kilomètres de lignes de chemin de fer et de routes témoignent des efforts de la nation et de l'Etat en vue du relèvement économique et culturel de ce pays. La fête d'aujourd'hui montre les résultats de cette oeuvre constructive». Après lui, M. Spaho prit la parole pour exalter l'esprit de travail du peuple yougoslave: «Cette journée, dit-il, devrait être aussi la journée de reconnaissance au travail créateur que notre peuple apprécie plus que tout autre. La faculté de créer et d'aimer les oeuvres d'art, surtout celles de l'architecture, notre peuple a montré qu'il la possède au premier chef; la preuve en est dans ces nombreux monuments de l'époque médiévale où s'est développée en cette province une haute civilisation». Et le ministre termina par un éloge des techniciens qui ont collaboré à l'exécution de cette ligne. Il remercia vivement les Français qui ont mis leur talent et tous leurs moyens dans la construction des chemins de fer yougoslaves.

Là, comme à l'inauguration de la ligne Vélesse—Bitoly, nous assistons à une nouvelle manifestation d'amitié franco-yougoslave. En effet, nombreux furent les Français qui prirent part à cette solennité.²⁾ Au banquet qui réunit un grand nombre de ministres, bans, sénateurs, députés³⁾, maires, généraux, hauts fonctionnaires, ingénieurs, commerçants, intellectuels, citoyens modestes, artisans et ouvriers yougoslaves, ainsi que les représentants français. M. Robert de Dampierre porta un toast dont la signification dépasse un discours de circonstance. A proximité de la vénérable Patriarchie et des

¹⁾ Prichtina — Bélatchévatz — Dorochévatz — Drénitza — Banyitza — Pervonik — Klina — Pogradje (d'où partira une nouvelle ligne vers Djakovitza et Prizren) — Métohiya — Boudissavtzi — Hvosna — Petch.

²⁾ M. le Comte Robert de Dampierre, ministre de France, accompagné du colonel Bethouart, du capitaine de Tarlé, de M. de Commynes, attaché commercial, de M. Guys, consul à Skoplyé, des représentants de la Société des Bati-gnolles, MM. Charlie, Gouin, Le Goff et P. Furiel, de MM. Mustelier, directeur de la Banque franco-serbe, et Aucouturier, correspondant de l'Agence Havas.

³⁾ C'est M. Miloïé Sokitch qui prononça le discours au nom du Parlement, en insistant sur le fait que la Plaine de Kossovo fut liée au Monténégro et que l'événement est une suite logique de l'oeuvre que commença Karageorges en 1804 en soulevant le peuple serbe contre l'oppresser.

monastères de Vissoki Detchani et de la vieille Gratchanitzza, plusieurs fois séculaires, vestiges de la civilisation serbe du Moyen-Age, le Ministre de France évoque la noble figure du Tzar Lazare, avec qui l'empire périt à Kossovo, et l'exploit du héros kossovien Miloche Obilitch, qui tomba en tuant le Sultan turc. « Ces soldats de l'épopée sont, dit-il, les ancêtres directs de ces belles légions du Roi Pierre et du Prince Alexandre qui, en 1912, surent venger la défaite d'autrefois et qui, en 1918, leurs étendards fraternellement unis à ceux de l'armée française, cimentèrent de leur sang généreux la patrie définitivement libérée et agrandie... » Et alors, le Ministre exprime la joie de voir la fraternité d'armes franco-yougoslaves se changer en une fraternité de progrès civilisateur et économique. « Je vous remercie, poursuit-il, d'avoir bien voulu associer le Ministre de France à cette fête qui est tout d'abord celle du gouvernement yougoslave si passionnément attaché au développement économique de ce grand pays, qui est aussi la fête de cette magnifique région si riche en souvenirs et en beautés, à laquelle la ligne inaugurée aujourd'hui apportera un accroissement de prospérité, *qui est, enfin, celle d'une grande entreprise française*, la Société de construction des Batignolles, que je suis heureux de féliciter dans la personne de ses représentants, de ses directeurs et de ses ingénieurs ». En préconisant le resserrement des liens entre La France et la Yougoslavie, en formant des vœux pour que s'accomplissent dans l'avenir d'autres oeuvres durables comme celle-ci, M. de Dampierre porta le toast à la santé de Celui qui est l'espoir du peuple yougoslave: « Pensant au passé de votre pays, à toutes ses gloires, à toutes ses joies, à toutes ses douleurs, *qui ont été aussi les nôtres*, pensant à son avenir si plein de promesses, je vous demande de lever avec moi votre verre à Sa Majesté le Roi Pierre II ». ¹⁾

Ainsi la riche Métohiya fut reliée à la vallée de la Zéta, d'un côté, et avec l'ensemble du réseau ferroviaire du midi de la Yougoslavie. Les plus beaux centres touristiques devinrent accessibles aux touristes et de cette façon la ligne transbalkanique se rapprocha un peu de son point final.

Parmi les assistants, on remarquait également M. Courtovich, Consul général de Roumanie à Skoplyé. C'était un jour de fête pour lui aussi, car, lorsque cette ligne sera prolongée de Petch, par Podgoritzza, au point le plus méridional du littoral yougoslave, et que le pont sur le Danube à Kladovo sera construit, la Roumanie pourra, à travers la Yougoslavie, atteindre la côte adriatique rapidement et directement. Il a manqué à cette inauguration un représentant de la Russie, qui, un jour, utilisera aussi la ligne transbalkanique. ²⁾

¹⁾ On trouvera dans le N° 15 de la *Guirlande ferroviaire* (Jéleznitchki Vénatz) pour 1936 une description détaillée de ces solennités, ainsi que la reproduction de deux feuilles avec les signatures de personnalités françaises et yougoslaves qui y prirent part.

²⁾ Ajoutons que la construction de cette ligne Prichina—Petch a coûté 170 millions de dinars.

La ligne sud-européenne a eu moins de chance dans cette période. Nous exposerons, dans la conclusion de notre ouvrage, l'état dans lequel se trouve ce problème, dont la solution définitive et la plus judicieuse tarde à se produire. Cependant, signalons déjà ici deux faits qui s'y rapportent.

En 1931, une courte ligne à voie normale (12 km.) a été construite entre la gare de Bakar et le port de Bakar en vue de décharger ainsi le trafic qui s'accumule sur l'embranchement Trieste—Riyéka (Fiume—Souchak.¹)

Mais la ligne sud-européenne proprement dite bénéficiera bien davantage des travaux qui ont été exécutés sur l'artère Zagreb—Belgrade. Servant à la fois au trafic local et aux communications internationales, la partie de cette artère qui va de Novska à Belgrade a été sans cesse encombrée. Pendant la saison d'exportation, le nombre des trains de marchandises y était doublé. Sur le tronçon Belgrade—Inedjiya, d'où s'écoulait le trafic vers Novi-Sad, c'est à dire vers le Nord et le Nord-Est, l'encombrement provoquait des retards considérables. Au début de 1928, le gouvernement décida d'y remédier et d'augmenter les possibilités d'utilisation de la ligne allant de Belgrade, par Vinekovtzi, à Novska, en y posant une nouvelle voie.

Le pont ferroviaire de Belgrade sur la Save ne pouvant supporter qu'une seule voie, c'est à partir de son issue que l'on commença à poser cette double voie. Les travaux furent terminés le 15 décembre 1928. La double voie fut d'abord utilisée jusqu'à Slavonski Brode et, six mois après (des essais ayant fini par être concluants), jusqu'à Novska (311 km.). De cette localité à Zagreb, on se le rappelle, la voie double était établie auparavant. Les trains partant de Paris, par Milan, Zagreb et Belgrade, à Bucarest, sont dès maintenant avantagés.

Les liaisons ferroviaires interrégionales ont été, de 1927 à 1936, également objet de préoccupations gouvernementales.

En Bosnie, la ligne à voie étroite qui va de Sarajévo vers Mostar passe, à un moment donné, la montagne Ivan, qui sert de ligne de partage des eaux de la rivière dite Bosna et de la Néretva. L'Autriche-Hongrie ayant conçu ce chemin de fer comme une ligne stratégique, cette partie allant de Pazaritch à Konyitz (50 km.) avait une montée de 60 % et n'était utilisable que grâce aux crémaillères. La Yougoslavie décida de la replacer par une nouvelle voie, solide, capable de supporter le trafic aussi bien des voyageurs que du transport des marchandises dans la direction de la Mer Adriatique.

La reconstruction commença par le percement d'un tunnel sous le mont Ivan (3 km. 500). Les travaux durèrent de 1926 à 1930. En même temps, le tronçon Rachtéltza—Bradina (9 km.), sur lequel se trouve ce tunnel, fut terminé. Au début de 1931 les trains pouvaient emprunter ce nouveau trajet. Les travaux sur la partie qui va de

¹) Cette ligne de Bakar-le-Port sera continuée jusqu'à Kralyévitza, Tzrikvé-nitza, Seltzé, Novi et Sègne, en donnant une importance nouvelle à ces villes de plage déjà réputées et bien fréquentées.

Pazaritch (25 km. au sud-ouest de Saraïévo) jusqu'à Tartchine, soit une douzaine de kilomètres, ne furent terminés qu'en 1935. Un tunnel de 350 mètres à Ossenik, des remblais souvent hauts de dix mètres, d'autres objets à construire les avaient retardés. Le 27 octobre 1935, une émouvante solennité, réhaussée par la présence de personnalités belgradoises, marqua la date à laquelle le parcours de Saraïévo à Mostar — grâce à l'accélération possible de la marche des trains sur la nouvelle ligne (pourtant plus longue que l'ancienne — était abrégé d'un quart d'heure. Et l'on sait que quinze minutes comptent dans notre ère de records de vitesse. En tout cas, dorénavant les transports dirigés par cette ligne sur la Mer Adriatique pourront circuler plus librement, sans l'aide de crémaillères.

Malheureusement, dans l'autre sens, de Konyitz à Bradina, les crémaillères seront encore indispensables, car la construction de cette partie de la ligne (25 km.) exige de gros efforts financiers.

Un raccord a été effectué en 1928 de Priboï à Ouvatz (6 km, de voie étroite, avec faculté de transformation en voie normale) en vue d'une ligne qui irait, par Priyépolyé vers le Sandjak et, avec un embranchement, vers le Monténégro.

Le 26 octobre 1929, s'achevait le tronçon Krapina—Rogatetz (19 km, de voie normale) reliant Grobelno à Zabok, deux localités croates situées dans une région peuplée et riche en forêts. (C'est au mois de février 1930 que les trains commencèrent à y circuler).

Pour relier l'Herzégovine et le Monténégro, on avait projeté de continuer la ligne à voie étroite de 0,76 qui va de Mostar (ligne Belgrade—Saraïévo—Mostar—Adriatique), par Gabéla et Houme, à Trébinyé et, de là, à Lastva, jusqu'à Nikchitch (114 km.), avec un pont en pierre sur la Trébichnyitza. Celui de Lastva à Nikchitch était abandonné, mais, en 1931, on fit remonter la ligne jusqu'à Bilétcha (25 km.), d'où une ligne ira plus tard à Nikchitch et, ensuite, à Podgoritza, cependant qu'une autre, par Gatzko, Fotcha et Oustip-ratcha (en construction) atteindra la ligne adriatique à voie étroite à proximité de l'ancienne frontière serbo-bosniaque et en formera ainsi une variante à une distance encore plus courte de Belgrade.

Dans le midi de la Yougoslavie. — C'est ici qu'on voit de très beaux résultats. On se rappelle que, sur la rive droite du Vardar, la ville de Bitoly devait être reliée par un chemin de fer direct à Vélesse, c'est à dire à Skoplyé. La partie de cette voie ferrée de Prilèpe à Bitoly (46 km.) était achevée en 1931, mais celle qui va de Prilèpe à Vélesse (85 km.) était en souffrance surtout à cause de péripéties financières et de transactions à faire entre l'Etat et la Société Européenne des travaux publics de Paris. Cependant, les difficultés aussi bien financières que techniques finirent par être surmontées. Dix-huit tunnels furent percés. Et si certains tunnels ont 420 m. (partage des eaux de la Topolka et de la rivière Babouna) ou 920 m. (Prévalatz), celui qui a été creusé sous la légendaire montagne Babouna n'a pas moins de 2.600 mètres. Un grand pont en béton armé a été construit sur la rivière Topolka. Le 19 janvier 1936, le «tortillard» («pampourtché») aura vécu; une nouvelle voie ferrée véhiculera dès lors les beaux trains de Skoplyé, par Vélesse et Prilèpe, à la capitale de la Pélagonie.

Grande fut la joie du pays entier. L'inauguration de cette ligne revêtit un caractère de magnifique solennité. C'est à Vélesse qu'elles commencèrent à se dérouler. L'ombre de Celui qui, pendant des années, n'avait cessé de veiller sur ces régions crucifiées depuis la fameuse bataille de Kossovo planait au-dessus de cette fête: sur la voie d'où devait partir le train inaugural, les Véléchani (habitants de la région de Vélesse) avaient édifié un arc de triomphe sur lequel, parmi les drapeaux et les guirlandes de fleurs et de feuillage, on lisait: «Gloire et merci à l'Immortel, au plus grand Bienfaiteur de notre Sud, au Roi-Preux Alexandre I l'Unificateur». Le représentant du Roi Pierre II, le général Voïslav Nikolaïévitch, quatre membres du Gouvernement de Belgrade, une nombreuse délégation de la Skoupchtina et du Sénat, une foule de personnalités étaient venues inaugurer la nouvelle ligne. Le peuple, accouru de toutes les régions voisines, s'était amassé à la gare de Vélesse entourant le *ban* de la *Vardarska banovina*, le maire de Skoplyé, le général commandant la division de Vardar et autres dignitaires des villes macédoniennes.

Particulièrement touchante fut l'allocution du maire de Vélesse: «Je suis l'enfant de la douce Pélagonie, dit-il, je suis le fils de cette partie de notre antique Sud, si belle et si riche, mais qui a tant souffert de ne pas avoir le chemin de fer que nous inaugurons aujourd'hui et qui nous relie à l'artère-mère du réseau yougoslave. Je suis heureux de voir la réalisation du rêve le plus cher de mon pays natal et de vivre ce moment historique!» M. Mehmed Spaho, ministre des Communications, souligna, dans son discours, le fait que l'indépendance économique et le progrès civilisateur avaient obtenu, ce jour-là, le plus puissant moyen de rayonnement. Et pendant qu'une chorale du pays, «l'Echo du Vardar» faisait retentir l'hymne national à travers les monts et les vallées en fête, le général Nikolaïévitch coupa le symbolique ruban tricolore pour laisser le passage libre au train qui allait s'ébranler sur la nouvelle voie ferrée, salué tout le long de son parcours par la population accourue de tous les côtés. Partout où le train devait s'arrêter des arcs de triomphes étaient dressés portant des inscriptions enthousiastes, des drapeaux; des cérémonies, des discours l'attendaient. A Prilèpe, dans la célèbre capitale de Marko Kralyévitich, dont le souvenir a hanté pendant des siècles l'esprit d'innombrables générations des Slaves du Sud, aussi bien à Dévitch-grade en Istrie qu'au pied des Balkans, une masse d'une dizaine de milliers de paysans et citadins accueillirent le train. Parti de Vélesse à 8 h. 45, il arriva à Bitoly à 14 h. 40. La ville, qui a tant travaillé et tant souffert pour la délivrance des Yougoslaves et pour leur union en un seul Etat, est en liesse: plus de 40.000 personnes saluent le train qui arrive. L'enthousiasme est indescriptible.

C'est une vraie fête de l'union nationale. Quatre ministres se sont partagés les rôles: chacun d'eux prit la parole, car l'un était musulman de Bosnie (M. M. Spaho), l'autre Serbe orthodoxe (M. Djoura Yankovitch), le troisième Croate (M. Marko Kojouly) et le quatrième Slovène (M. Miho Krek).

De plus, la solennité comportait une belle manifestation d'amitié franco-yougoslave. M. Paul Reynaud, ancien ministre français des

Finances, venu spécialement à Belgrade pour assister à l'inauguration de la ligne, accompagné des représentants diplomatiques, militaires, commerciaux de la France et par un certain nombre de personnalités parisiennes, était souvent reconnu par la population, notamment à travers le massif de la Babouna que les divisions victorieuses du Maréchal Franchet d'Espérey avaient foulé, et il ne pouvait se dérober à l'invitation de prendre la parole qui lui fut faite à plusieurs reprises¹⁾.

Le travail et le capital de deux peuples alliés dotèrent ce carrefour de l'Orient et de l'Occident, d'une nouvelle force civilisatrice. De ce jour, la région de Bitoly n'avait plus besoin, pour recevoir de Belgrade ou pour y envoyer de gros transports, de passer par la Grèce (Djevdjéliya—Salonique—Voden—Florina—Bitoly). De ce jour, enfin, l'Albanie méridionale, reliée à Bitoly par un service régulier d'auto-cars et de camions, obtenait un moyen de communication rapide avec une grande partie de l'Europe.

Et, — notez bien cet élan des Yougoslaves pour la civilisation! — on songea immédiatement au tronçon qui prolongera cette ligne jusqu'au lac d'Ohride, à la frontière albano-gréco-yougoslave. Quelques mois après l'inauguration, ou exactement au mois de novembre 1936, le très actif Président du Conseil des ministres yougoslave, M. Stoyadinovitch, faisant une tournée politique en Yougoslavie du Sud, dans un de ses discours animés d'un réalisme dynamique, s'écrie: «En premier lieu, notre beau, notre superbe Ohride doit être relié avec Bitoly et, par là avec Skoplyé, d'un côté, et avec Tétovo et Gostivar, de l'autre».

En effet, l'époque n'est peut-être pas lointaine où le système des osmitzé («forme du chiffre 8»), conçu par le Roi Alexandre I, sera réalisé dans cette région. Remarquez sur la carte la figure que représente le trajet Vélesse—Skoplyé—Tétovo—Gostivar—Kitchévo—Ohride—Bitoly—Prilèpe—Vélesse—Chtipe—Kotchané—Tzarévo Sélo—Bérané—Stroumitza—Gare de Stroumitza—Vélesse.²⁾

Mais revenons à ce qui est déjà réalité en remontant au nord de la Yougoslavie.

Le Danube yougoslave est vaincu par le chemin de fer. — En 1911, parut à Belgrade (portant l'indication: Belgrade—Zagreb comme lieu de l'édition) le deuxième *Almanach Serbo-croate* (*Srpskohrvatski Almanah*), publié en partie en caractères cyrilliques et partiellement en alphabet latin. Dirigée par M. Milan Tchourtchine, d'origine voïvo-

¹⁾ Dans la *Guirlande Ferroviaire* (*Jéleznitchki Vénatz*), organe de tous les «cheminots» yougoslaves, on trouvera, à côté d'un compte-rendu détaillé des cérémonies, un document bien vivant de cette fraternité franco-yougoslave, la reproduction d'une grande feuille où sont apposées les signatures des Français et des Yougoslaves qui prirent part à cette fête de collaboration pacifique (N° 3, 1 février 1936, p. 5 bis).

²⁾ Observez aussi la figure des lignes construites et en projet qui forment le circuit suivant: Skoplyé—Vranyé—Niche—Prokouplyé—Kourchoumliya—Prichtina—Ourochévatz—Skoplyé—Tétovo—Gostivar—Kitchévo—Ohride—Bitoly—Prilèpe—Vélesse—Skoplyé.

dienne, professeur à l'Université de Belgrade, la publication réunissait un grand nombre d'intellectuels-professeurs, poètes, romanciers, publicistes, diplomates — qui mettaient ardemment leur plume au service de l'union nationale yougoslave. M. Stoïan Novakovitch, grand savant, slaviste, dont l'oeuvre n'a cessé de faire autorité, plusieurs fois ministre, homme d'Etat qui jouit un rôle des plus importants à l'époque des Guerres Balkaniques, y écrivit un article sous ce titre: «Cent ans après». A cette époque, la Serbie était un petit royaume. Mais elle était déjà considérée comme un Piémont yougoslave. Et M. Stoïan Novakovitch faisait un rêve sur la Yougoslavie future: «En 2011 après Jésus-Christ, un matin de mai, pleinement ensoleillé, se déploie au-dessus de la ville douce de Belgrade. Sur les collines environnant la vaste cité, partout, des villas et des maisonnettes émergent des jardins pleins de fleurs multicolores. Tels les papillons, les avions, à travers l'air, portent le courrier à Lyoublyana, Zagreb, Zadar, Saraïévo, Skadar-sur-Boïana, Ohride, Prizrène, Skoplyé et Niche. D'anciennes bourgades Zémoun et Pantchévo sont devenues de grandes villes et les tramways électriques circulent entre elles et Belgrade. Sur la Save et le Danube sont construits plusieurs ponts, et une quantité de bateaux à moteur y assurent la circulation. Les trains partent de la gare centrale, s'élancent sans discontinuer vers toutes les directions, et le plus souvent, bondés, vont à la Mer Adriatique, à Skadar sur la Boïana, à Oultzigne, à Doubrovnik».

L'homme d'Etat avait vu clair. Son anticipation de l'avenir — et c'est là seulement que ce visionnaire réfléchi se trompa — son anticipation de l'avenir ne mit qu'un quart de siècle pour se réaliser presque en entier.

C'est un pont magnifique qui, en 1934, relia Zémoun à Belgrade, et des tramways électriques et des autobus, comme ceux qui desservent Paris et sa grande banlieue, le traversent sans cesse, amenant les belgradois à Zémoun et les zémounois à Belgrade.

Le pont qui, en 1935, relia Belgrade et Pantchévo est encore plus digne d'admiration. Nous anticipons aussi en disant qu'il relie la capitale yougoslave à sa banlieue Pantchévo. Elles sont encore séparées par des marais et par des hameaux qui sont disséminés sur une étendue d'une vingtaine de kilomètres. Mais ces marais, par un assèchement rationnel, sont en train de se changer en 70.000 hectares de terre habitable et fertile. Et déjà des villas (des «bicoques» aussi!) s'y élèvent en quantité.

C'est en 1924 qu'on prévint ce pont, ainsi que celui sur le Tamiche, et qu'on traça la voie Belgrade—Pantchévo. Il s'agissait, du reste, non seulement de songer à l'agrandissement de la capitale mais aussi à la liaison ferroviaire directe du Banat avec la vallée de la Morava et, par là, avec la Mer Adriatique et Salonique.

Pendant trois ans, les études et les pourparlers relatifs aux deux ponts et à cette ligne se poursuivaient très sérieusement. L'endroit du pont sur le Danube fut l'objet de controverses passionnées. Finalement, on décida de le construire à l'extrémité nord-est de la capitale, au faubourg de Karabourma, et de le faire aboutir de l'autre côté au Pantchévatchki Rite (Marais de Pantchévo). La ligne de chemin de

fer qui de la gare de Belgrade, en contournant la forteresse de Belgrade et en traversant le nouveau port sur la Save-Belgrade, allait à la station des Abattoirs devait être prolongée, par le pont, jusqu'au village Ovtcha et, de là, à Pantchévo (26 km.)¹⁾

Nous n'entreprendrons pas ici la description du pont, ni l'énumération des péripéties de sa construction, qui a été commencée au mois de mai 1928. Nous ne donnerons pas non plus les détails de celui construit sur le Tamiche. Les travaux ont été exécutés par la «Siemens-Bau-Union» de Berlin. Les différentes parties du pont ont été livrées par un consortium d'usines allemandes.²⁾ L'assèchement des marais et la construction de la ligne de chemin de fer ont été confiés, en 1931, à la Société de construction des Batignolles. Les travaux commencèrent en 1933. Le 5 juillet 1935, le premier train, orné de fleurs, de verdure, de drapeaux emprunta la nouvelle voie ferrée et traversa les deux ponts. Plusieurs centaines d'ouvriers, venus de toutes les régions yougoslaves, et notamment de Dalmatie et de Lika, qui avaient travaillé à ces ponts, prirent part à cette fête intime. La ligne a coûté une centaine de millions de dinars.

Au mois d'octobre 1935, on fit des essais définitifs sur le nouveau pont. Un train composé de huit locomotives lourdes passa dessus, de Belgrade à l'autre rive. De Pantchévo, deux locomotives, pesant 200 tonnes, le parcoururent à 70 kilomètres à l'heure. Et l'on ne constata qu'un fléchissement de 12 millimètres. Long de 1.400 mètres, le pont a sept arches, qui ont 24 mètres de hauteur. Il est de neuf mètres au-dessus du niveau maximum des hautes eaux, et de 12 à 15 mètres au-dessus du niveau minimum. Il a été prévu que le pont serait utilisé pour une ligne à voie double, avec des tabliers latéraux servant de chaussées carrossables. Tant que la circulation ne sera pas plus intense, une moitié du tablier central servira à la voie du chemin de fer, l'autre aux voitures. Lorsque le besoin s'en fera sentir, la chaussée sera transportée sur des consoles dont la construction a été prévue dans le plan général du pont.

¹⁾ Une commission spéciale était instituée auprès du Ministère des Communications pour étudier le problème. Les délégués des Ministères des Travaux Publics, de la Guerre et de la Marine et un représentant du Conseil municipal de Belgrade y siégeaient également. Le principe de la distance la plus courte, celui du coût moins élevé des expropriations à faire ainsi que la préoccupation d'assécher les marais à proximité de Belgrade firent éliminer l'îlot Houya et le village Vélisko Sélo des endroits où le pont devait être jeté sur le Danube. Du reste, le terrain y était dangereux. En même temps, en tenant compte des frais quasi astronomiques qu'entraînerait la construction d'une ligne de chemin de fer allant du pont, par Vélisko Sélo, à la ligne sud-européenne (vers Pojarévatz) ainsi que le percement d'un tunnel sous Belgrade devant relier le pont avec la gare principale de la capitale (2.433 mètres), la Commission écarta pour le moment ce projet. Le problème du noeud ferroviaire belgradois («béogradski jeleznicthki tchvor»), avec l'agrandissement de la gare de Belgrade, lié au problème urbanistique de la capitale, attendra, donc, sa solution encore longtemps. D'une façon générale, on prévoit une gare de garage à Resnik et deux gares auxiliaires à Zémoun et à Pantchévo.

²⁾ C'est à la possibilité de se procurer les matériaux en Allemagne au titre de dommages de guerre qu'on doit le choix des concessionnaires. Sur presque 400 millions de dinars qu'ont coûté les travaux des deux ponts, ces sociétés n'ont reçu qu'un quart environ de cette somme en argent comptant.

L'inauguration de ce chef-d'oeuvre technique, de la plus grande construction métallique du pays, donna lieu à de fastueuses cérémonies.

Le 10 novembre, jour anniversaire de celui où, il y a dix-sept ans, l'armée serbe libératrice entra triomphalement dans le Banat, devant une foule innombrable, en présence de S. A. R. le Prince Régent Paul, des Régents royaux Stankovitch et Pérovitch, du gouvernement et du Parlement (Skoupchtina et Sénat) tout entiers, de nombreux anciens Présidents du Conseil et ministres, du Grand Rabin, de l'archevêque de Belgrade, du Reiss-Oul-Ouléma, des généraux, du corps diplomatique au complet, des techniciens étrangers et yougoslaves, de la jeunesse universitaire, des troupes de la garnison, etc. le Patriarche Barnabé, assisté de dignitaires ecclésiastiques, bénit le nouveau pont aux accents des chants liturgiques et de l'hymne national.

M. Chefkiya Behmen (musulman), ministre intérimaire des Communications, prononça un discours dans lequel il souligna le fait que le nom du Roi Pierre II brillera à jamais sur cette oeuvre d'art grandiose. En rappelant aux nouvelles générations les sacrifices surhumains de leurs aînés et les grands mérites du Roi-Bâtitteur du Pays, M. Behmen disait: «Le sort n'a pas voulu permettre à Alexandre 1^{er} d'inaugurer lui-même cette voie déjà ouverte par son armée victorieuse. Mais de son sacrifice s'est élevée la figure éclatante du jeune Roi en qui la Yougoslavie voit la personnification de tous les plus nobles vœux du Roi Unificateur.»

M. Vlada Ilitch, maire de Belgrade, ému et fier, prit ensuite la parole pour saluer avec joie et orgueil un «antique rêve aujourd'hui réalisé». «Ce géant posé sur notre plus grand fleuve, sur ce fleuve international¹⁾, ne sera pas seulement un trait d'union de nos provinces jadis séparées et maintenant soudées à tout jamais, mais aussi il augmentera le prestige de la Yougoslavie unie, créatrice et pacifiste, chez les autres peuples dont les pavillons naviguent le long de notre Danube bleu».

Une émotion souleva la foule massée lorsque, ensuite, le Prince Régent, suivi des Régents royaux et des membres du gouvernement, s'approcha du ruban symbolique qui barrait encore le passage du pont, et le coupa avec des ciseaux d'or.

Et à 11 heures 40 du matin, le premier train, acclamé frénétiquement, franchit le Danube.

A la station Ovtcha, à midi juste, le train stoppa. Les paysans, vêtus de leurs plus beaux costumes nationaux, le retinrent une dizaine de minutes, au lieu d'une minute d'arrêt. Discours enthousiaste du maire. Des jeunes filles font aux personnalités des offrandes touchantes: elles posent sur leurs épaules de blanches écharpes brodées d'or, symbole d'une affection tendre, reconnaissante, inaltérable.²⁾ La chorale du pays chante les mélodies de la région. La ronde nationale

¹⁾ Les Yougoslaves sont heureux d'offrir leur partie du Danube à l'internationalisation prévue par le Traité de Paix.

²⁾ Le Ministre de Roumanie à Belgrade, M. Gouranescou fut particulièrement l'objet de ce témoignage de sympathie populaire.

se forme, entraînant, fouguese. Les cavaliers — fameux sont les chevaux dans cette région — accompagnent longtemps le train qui se dirige vers Pantchévo.

A Pantchévo, c'est un délire d'enthousiasme: chants, musique, banquet, réjouissances populaires. M. Vassa Issaïlovitch, maire de la ville, clame la joie de la population: «Nos coeurs se gonflent d'allégresse. Le rêve est réalisé: les fils d'une même mère des deux côtés du Danube ne sont plus séparés. Depuis la délivrance, avec la capitale si proche, notre unique lien fut le Danube. Mais souvent, il nous séparait plutôt qu'il nous unissait. A la merci des tempêtes, de la glace et du brouillard, que de fois nous sommes restés isolés non seulement du centre vers lequel toute notre vie gravite, mais aussi du monde entier. Ou il fallait faire un détour, aller par Novi Sad, attendre la correspondance dans des petites gares. Certains même, au risque de leur vie, passaient pour atteindre Belgrade, par le fleuve gelé. Plus d'une fois, près de la capitale, nous devions passer la nuit entière sur le bateau qui était immobilisé par le brouillard au milieu du Danube! Fini tout cela....» Et le maire conclut: «Ce n'est pas seulement notre ville qui jubile aujourd'hui. C'est la fête d'un million et demi d'habitants du Banat, de ce Banat qui, peuplé, fertile et plus riche que tant de régions non seulement yougoslaves mais européennes, n'a pas été appelé à tort le «grenier du monde».

En suivant par la pensée la voie ferrée Pantchévo—Belgrade—Skoplyé—Salonique, les *Banatchani* (habitants du Banat), ce jour-là, croyaient entrevoir tout près la Méditerranée, cette éternelle séductrice des peuples.

Ainsi, dans cette décade, de 1927 à 1937, on a construit 790 kilomètres de lignes à voie normale et 153 kilomètres de lignes à voie étroite. Pour les premières, on a dépensé 1.665.000.000 dinars; pour les secondes, 164.000.000 dinars. Ce bilan de ce qui a été réalisé du plan général ferroviaire de la Yougoslavie nous paraît digne d'admiration.

CHAPITRE III

L'ORGANISATION GENERALE DES CHEMINS DE FER YOUGOSLAVES

1) L'ETAT JURIDIQUE DES CHEMINS DE FER YOUGOSLAVES

Parallèlement à la reconstruction et à la transformation de l'ancien réseau et à la construction des nouvelles lignes de chemin de fer, la Yougoslavie s'occupait de sa législation ferroviaire. Il fallait remplacer et unifier les différentes lois jadis en vogue dans les provinces qui, en 1918, formèrent le nouvel Etat yougoslave.

Ce sont: le Règlement d'administration publique sur les rapports entre les chemins de fer et leurs usagers de 1925, la Loi organique du 31 mars 1929 sur l'organisation de l'administration générale de l'Etat et la Loi du 23 juin 1930 sur les chemins de fer au service de transport public qui régissent surtout les rapports juridiques de l'Etat, des administrations ferroviaires et des particuliers.

Dès le préambule, le *principe de sécurité* est posé comme règle suprême. Aucune voie ferrée ne peut être livrée au transport public avant qu'il soit établi: «1^o que la voie ferrée et les constructions connexes, exécutées conformément aux projets et plans approuvés, sont rendues propres au service régulier et sûr; 2^o que la voie ferrée est munie de tous les moyens accessoires nécessaires au service régulier, qui doivent être en bon état et en quantité suffisante; 3^o que la voie ferrée est suffisamment pourvue des moyens nécessaires pour écarter tout obstacle à la circulation et pour permettre l'organisation de sauvetages et de secours rapides; et, 4^o que la voie ferrée dispose d'un personnel qualifié en nombre suffisant et muni de tous les instruments et appareils prescrits pour l'accomplissement du service».

Les directions des chemins de fer sont *responsables* des dommages occasionnés aux personnes et aux choses: perte totale ou partielle des marchandises, détérioration, accidents de personnes occasionnant des blessures ou la mort sont, en principe, par présomption, la faute des chemins de fer si ceux-ci ne peuvent pas

établir la responsabilité de l'expéditeur, du destinataire ou de l'accidenté, ou l'acte imprévisible d'un tiers.¹⁾

Un autre principe établi par la Loi générale est l'*obligation de transport*, c'est à dire l'obligation d'observer les clauses du contrat de transport. Elle est valable aussi bien pour la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat que pour les entreprises privées qui doivent avoir un conseil d'administration et un comité de surveillance responsables et soumis au contrôle du Ministère des Communications.²⁾

Parmi les obligations de transports, la Loi mentionne particulièrement que «tout chemin de fer est obligé de transporter la poste de l'Etat». Si la Loi accordant la concession n'a pas stipulé les conditions de transport de la poste de l'Etat, celles-ci seront fixées par un accord conclu entre le service des Postes et de l'Etat et le chemin de fer intéressé, approuvé par le ministre des Communications. Si l'on n'arrive pas à se mettre d'accord sur ces conditions, le ministre des Communications a le pouvoir de décision, en tenant compte du coût de transport ferroviaire.

Il en est de même pour le *transport obligatoire des militaires* et des objets appartenant à l'armée. Les tarifs militaires sont fixés d'autorité.

La Loi sur les chemins de fer au service du transport public et sans égard au mode d'exploitation (Etat ou exploitation privée), prévoit ensuite l'*approbation des tarifs et de l'horaire* par le ministre des Communications, qui dispose d'un pouvoir absolu en cette matière³⁾; la *publication des tarifs* et le soin de leur application uniforme⁴⁾; l'*affichage de l'horaire, l'assurance du personnel*⁵⁾ etc.

En ce qui concerne la *comptabilité des chemins de fer de l'Etat*, elle doit être tenue suivant la Loi sur la comptabilité publique. C'est le ministre des Finances qui a le contrôle des recettes et des dépenses des chemins de fer de l'Etat. Leur budget fait partie du budget géné-

¹⁾ Sur le territoire de l'ancienne Bosnie-Herzégovine, la responsabilité des chemins de fer n'était réglementée par aucune loi spéciale; ce sont les clauses du droit commun (Code civil autrichien de 1812) qui jouaient en ce cas. C'est l'accidenté qui devait fournir la preuve. — Sur le territoire de l'ancien Royaume de Serbie, cette matière était régie, pour les accidents de personne, par une loi spéciale de 1885. En Slovénie, en Dalmatie, dans la Batchka, le Banat et la Baragna, en Croatie-Slavonie, les anciennes lois austro-hongroises de 1869, 1874 et 1877. étaient encore en vigueur.

²⁾ Déjà le Règlement de 1925, relatif au transport intérieur des voyageurs, stipule que le transport ne peut être refusé si les conditions légales sont remplies, s'il n'est pas interdit par la Loi ou pour cause d'ordre public, s'il peut être effectué par des moyens ordinaires et s'il n'est pas empêché par un cas de force majeure. Des objets incommodes peuvent être refusés. Ceux dont la manipulation de chargement ou déchargement nécessitent un appareillage spécial ne sont acceptés que dans les gares pourvues du matériel nécessaire.

³⁾ L'acte de concession prévoit, d'habitude, le maximum des tarifs des chemins de fer concédés à l'exploitation privée.

⁴⁾ «Est nulle toute entente dans le but d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction quelconque sur les prix fixés par les tarifs».

⁵⁾ Les dispositions principales reposent sur la Loi de 1921 sur l'Assurance ouvrière, qui est seule applicable en ce qui concerne l'assurance du personnel des chemins de fer concédés à l'exploitation privée.

ral de l'Etat. C'est pourquoi les lois existantes ne prévoient ni les subventions en faveur des chemins de fer de l'Etat ni des impôts sur les transports; leur déficit éventuel d'exploitation incombe au budget de l'Etat lui-même. Mais, de même, les bénéfices y sont affectés. Dans ces conditions, c'est la Cour des comptes qui, en définitive, autorise, contrôle et vérifie les dépenses des chemins de fer de l'Etat. — Les entreprises des chemins de fer qui ne sont pas exploitées par l'Etat doivent tenir également une comptabilité parfaite, qui est contrôlée par le ministre des Communications.¹⁾

Ajoutons encore que la législation ferroviaire yougoslave a admis de nombreuses clauses des Conventions Internationales, notamment de celles du 1er octobre 1928.

En conclusion, l'Etat yougoslave détient, au fond, le monopole des droits de transports par voie ferrée, et la durée de l'exploitation des chemins de fer est, pour lui, illimitée. Mais s'il n'autorise pas la construction de voies ferrées concurrentes, entre les mêmes noeuds de communication, il admet le principe des concessions ferroviaires, avec durée habituelle de 90 ans, dans les régions qui manquent de réseau ferré.

2) L'UNIFICATION DES SERVICES ADMINISTRATIFS. — LE MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS ET LA DIRECTION DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT

Dès le début de la nouvelle vie politique de la Yougoslavie, dès le 25 février 1919, on chercha à coordonner les compétences et les activités des différents organismes de l'administration des chemins de fer. Mais c'est surtout le décret-loi du 21 mai 1921 portant sur l'organisation du Ministère des Communications et des services de transports qui sera efficace à ce point de vue.

Promulguée à la suite de très vives critiques que subirent alors les chemins de fer yougoslaves dans la Skoupchtina²⁾, la nouvelle loi prévoyait 1^o) une direction générale de chemins de fer avec cinq directions régionales, à Belgrade, Zagreb, Lyoublyana, Saraïévo et Soubotitza; 2^o) une direction pour la construction des chemins de fer; 3^o) une direction des communications fluviales; 4^o) une direction des communications maritimes.

Quelques années après, au moment de la réunion de la Grande Conférence ferroviaire tenue en novembre 1926, on agita de nouveau la question de la réorganisation du Ministère des Communications. La Loi de Finances pour l'exercice 1926/1927 autorisa le ministre des Communications à procéder à cette réorganisation, qui comporterait

¹⁾ A la fin de chaque année d'affaires, ces entreprises doivent lui remettre leurs bilans avec les comptes des profits et pertes ainsi que des données statistiques sur les lignes qu'elles exploitent.

²⁾ On s'attaquait surtout au désordre administratif et à la diversité des traitements des voyageurs et des marchandises en passant d'une région à l'autre, ainsi qu'au manque d'unité dans l'interprétation des Règlements. On est allé jusqu'à prétendre que certains fonctionnaires des directions régionales s'adressaient encore au Ministère des Communications de Budapest au lieu de celui de Belgrade!

même, fait très grave, une sorte de dénationalisation, c'est à dire de *désétatisation* des chemins de fer yougoslaves. On disait que leur administration bureaucratique d'alors n'était pas rationnelle et qu'il fallait *'a commercialiser*, c'est à dire la confier aux entreprises privées.

C'est le général Svetislave Milossavlyévitch, ministre des Communications à cette époque, qui s'opposa à toute atteinte contre l'étatisme ferroviaire. «Les chemins de fer de notre Royaume, disait-il, doivent rester une affaire d'Etat». Cependant, il admettait le principe d'une collaboration avec les milieux économiques du pays.

Le 30 mars 1927, un nouveau décret sur le Ministère des Communications et sur les services de transports renforça le pouvoir et la compétence de la Direction générale des chemins de fer en limitant l'autonomie des autres services. Le haut personnel fut réduit. La rigueur de certaines clauses de ce décret fut atténuée par la Loi de Finances de 1928/29. Entre autres, la Direction pour la construction des chemins de fer, transformée en 1927 en simple «service», fut rétablie¹⁾.

Mais c'est en 1930 et en 1931 que furent élaborées et, ensuite, édictées les principales lois sur le Ministère des Communications yougoslave. En voici, à grands traits, le sens:

Le Ministère est l'autorité publique centrale chargée en dernière instance de l'ensemble du contrôle des communications ferroviaires, fluviales et maritimes, ainsi que de leur perfectionnement. Un service général expédie toutes les affaires rentrant dans les attributions du Ministère. Un Comité Economique, un Comité des Tarifs et un Conseil Technique sont des organes du Ministère.²⁾

La Direction Générale des chemins de fer (institué en 1923) et la Direction de la navigation maritime et fluviale sont placées sous les ordres immédiats du Ministère.

L'ensemble des services de la Direction Générale est dirigé par le Directeur général des chemins de fer de l'Etat, qui doit être un technicien diplômé et avoir au moins 15 ans de service dans l'administration des communications de l'Etat. C'est lui qui est responsable de la gestion générale des chemins de fer et qui représente ceux-ci devant les autorités et les particuliers. Il est secondé par un adjoint

¹⁾ Cet organe, si important pour le développement du réseau ferroviaire, a connu des vicissitudes extraordinaires d'existence: Il a fait la navette entre le Ministère des Communications et le Ministère des Travaux publics, passant tantôt sous la compétence de celui-ci, tantôt sous celle de celui-là (1er mai 1929, 1er janvier 1931).

²⁾ Le Comité économique était chargé de fournir au ministre des Communications des avis sur toutes les questions importantes concernant le service des communications conjointement avec la question de la défense du pays et du progrès de l'activité générale. Les avis sur les questions de tarifs rentraient dans les attributions du Comité des Tarifs. Le Conseil Technique comprenait cinq membres nommés, pour une année, par le ministre des Communications et choisis parmi les fonctionnaires des communications. Deux membres de ce Conseil, cependant, pouvaient être pris en dehors des fonctionnaires des communications. Les décisions du Conseil étaient prises à la majorité des voix, au scrutin secret. Il prenait des décisions et émettait des avis techniques sur toutes les questions du service ferroviaire, pour autant que ces questions ne rentraient pas dans la compétence du Comité économique et du Comité des Tarifs.

qualifié pour le service technique et par un autre pour l'administration proprement dite.

La Direction Générale a sous ses ordres immédiats cinq Directions régionales des chemins de fer de l'Etat (Belgrade, Zagreb, Lyoublyana, Saraïévo et Soubotitza). A la tête de chacune des Directions régionales est placé un directeur, nommé dans les mêmes conditions que le directeur général.

La Direction générale des chemins de fer est divisée en huit divisions: 1^o) entretien des voies; 2^o) matériel et traction; 3^o) exploitation; 4^o) approvisionnements; 5^o) finances; 6^o) du personnel; 7^o) commerciale; 8^o) contrôle des recettes. Chacune des Directions régionales est divisée en quatre divisions: 1^o) entretien des voies; 2^o) matériel et traction; 3^o) exploitation; 4^o) personnel.

Un conseil suprême des Chemins de fer est institué près de la Direction générale. Il comprend le Directeur général, en qualité de Président, et les adjoints du Directeur général ainsi que les chefs de toutes les divisions de la Direction générale en qualité de membres du Conseil. Un rapporteur juridique est le Secrétaire du Conseil, sans droit de vote. Ce Conseil est chargé de prendre des décisions relatives à toutes les questions de personnel, d'administration et d'organisation de l'ensemble des services des Chemins de fer, pour autant que ces questions ne rentrent pas dans les attributions du service central du Ministère des Communications.

Un Comité de Chemin de fer est établi près de chacune des Directions régionales. Ces Comités sont composés du Directeur, qui le préside, de l'adjoint du directeur, des chefs de divisions et du chef du service de santé, en qualité de membres. Le rapporteur juridique est le secrétaire du Comité, sans droit de vote. Ces Comités ont pour la Direction régionale les mêmes attributions que le Conseil supérieur des Chemins de fer a pour la Direction générale.

Les Conseils de discipline, dont les membres sont nommés par le ministre, sont institués à l'effet de juger différentes infractions disciplinaires et, éventuellement, les dommages causés par les employés responsables dans l'exercice de leurs fonctions. Un Conseil de première instance est établi auprès de la Direction générale et près de chacune des Directions régionales; il statue sur les questions touchant en particulier le personnel de la direction intéressée. Les décisions du Conseil de première instance sont passibles de recours auprès du Conseil de deuxième instance, institué près de la Direction générale des chemins de fer de l'Etat. Pour le personnel de la Direction générale et du Ministère des Communications, un Conseil disciplinaire de deuxième instance est institué près du Ministère. Pour le haut personnel, la compétence passe au Conseil d'Etat. — Les décisions du Conseil disciplinaire de deuxième instance sont exécutoires. Le greffier du Conseil est un des rapporteurs juridiques et l'accusateur est le chef de la Section juridique ou un fonctionnaire nommé par celui-ci. L'accusé a le droit de prendre un défenseur, choisi soit parmi les employés mêmes des chemins de fer, soit parmi les avocats.

Ajoutons encore qu'un délégué du ministre de l'Armée et de la Marine, toujours un officier supérieur, est détaché auprès de la

Direction générale des chemins de fer ainsi qu'auprès de chacune des Directions régionales. Il dispose d'un personnel pris parmi les officiers subalternes et les employés des chemins de fer de la Direction respective. Ces services sont chargés de toutes les affaires ferroviaires en rapport avec la défense nationale. Ils assurent une liaison permanente entre le Ministère des Communications et les autorités militaires.

3) LE STATUT DU PERSONNEL

C'est la loi générale sur le personnel des communications de l'Etat, datée du 28 octobre 1923 et mise en vigueur le 1er novembre 1923, qui supprima, dans ce domaine, le désordre provenant de différents Règlements qui étaient jadis édictés en Serbie, en Autriche, en Hongrie, en Bosnie-Herzégovine, au Monténégro et dont hérita le nouvel Etat yougoslave.

Aux termes de cette Loi, l'ensemble du personnel des chemins de fer était divisé en trois parties: fonctionnaires, employés de II et III^e classes, et les agents et le personnel auxiliaire. Cette classification est faite d'après leur instruction et leurs diplômes. Les appointements englobent un traitement de base et un traitement d'emploi. Dans chaque grade de traitement de base, le service devait durer trois ans, tandis que pour le personnel non sédentaire (des sections d'exploitation, de la traction et de l'entretien des voies) le service devait durer deux ans et demi. Cette durée accomplie, ils passaient automatiquement au grade supérieur. Le droit général à une pension de retraite était acquis après dix ans révolus de service effectif, mais normalement les employés sédentaires devaient servir 30 ans et les employés exécutifs 25 ans, après quoi l'employé, sur sa demande, devait être mis à la retraite avec droit à toutes les allocations dont il jouissait pendant son service actif, à la date de la mise en retraite.¹⁾

Le personnel auxiliaire comprenait les aides de bureau et les ouvriers. Les aides de bureau étaient des employés administratifs. Ils devaient posséder l'instruction correspondant à une des catégories ci-dessus énumérées de fonctionnaires ou d'employés. Après un certain nombre d'années de service, et avec des notes favorables du chef compétent, ils pouvaient passer à la catégorie respective de fonctionnaire ou d'employé. Les ouvriers étaient divisés en deux groupes: qualifiés et non qualifiés.

Le 23 juin 1930, une nouvelle Loi sur le personnel des communications d'Etat apporta certaines modifications à la loi précédente. Elle établit trois catégories de fonctionnaires, divisées en groupes: I

¹⁾ Les employés ayant atteint l'âge de 65 ans révolus devaient être mis à la retraite, même avant d'avoir achevé les années de service mentionnées. Toutefois, si un tel employé désirait continuer son service, et que l'Administration des chemins de fer y consentit, l'employé jouissait, pendant son service ultérieur, d'une augmentation de 15% de son traitement de base. Si cette prolongation de service durait au moins deux années, l'employé avait droit à ces 15% pour sa pension de retraite aussi. La mise à la retraite avant le terme réglementaire dépendait de diverses circonstances en rapport avec la maladie, infraction disciplinaire ou accident.

catégorie avec 12 groupes; II catégorie avec 6 groupes; III catégorie avec 4 groupes. Les traitements furent réajustés. On institua des indemnités de fonction et des allocations de service suivant l'emploi occupé.

A cette époque, un Règlement spécial (daté de juin 1930) fixa d'une façon plus détaillée et plus équitable la situation du personnel auxiliaire des institutions de communications d'Etat (employés contractuels, journaliers occupant un emploi d'employé, régularisé, élèves des écoles de communications, intellectuels à tâche temporaires, artisans, ouvriers qualifiés, élèves des écoles professionnelles, ouvriers demi-qualifiés, manoeuvres exerçant un service permanent, manoeuvres à forfait, débardeurs et portefaix). Il détermina également, d'une façon précise, l'avancement dans le service, la cessation du service, les heures de travail, les allocations et les dispositions disciplinaires.

Le 18 janvier 1930, un nouveau Règlement, annulant toutes les dispositions antérieures, régularisa le droit des employés des institutions de communications du Royaume à l'utilisation de billets de parcours gratuits et des autorisations spéciales à jouir de sensibles réductions de tarif.

Un autre Règlement compléta avantageusement les dispositions prises en 1926 relatives aux examens d'aptitudes professionnelles du personnel des chemins de fer, pour le service électro-mécanique, en vue du passage d'une catégorie de fonctionnaires à l'autre. On régla même l'examen de gardien d'arrêt.

Le 1er juillet 1931, une nouvelle Loi sur le personnel des communications d'Etat vint améliorer la situation matérielle des employés de chemins de fer, mais elle aggrava les conditions de leur admission à l'administration et de leur avancement. Cette loi divise le personnel en quatre catégories: fonctionnaires, stagiaires, employés et agents.

4. LES LOIS SOCIALES EN FAVEUR DU PERSONNEL

Avant la Grande Guerre déjà, des institutions de prévoyance sociale ayant pour objet d'assurer les employés des chemins de fer en cas de maladies et d'accidents de service existaient près des administrations ferroviaires. Ces institutions, contrôlées par l'Etat, avaient un caractère provincial.

En octobre 1922, on coordonna toute cette activité en créant une institution unique pour l'ensemble du personnel des chemins de fer dans le pays entier: «Fonds de Secours du personnel des communications d'Etat». Les «doit» et les «avoir» des institutions régionales furent transférés au Fonds nouvellement organisé et elles cessèrent de fonctionner.

Ce Fonds commença son activité à la date du 1er novembre 1922. Tout en gardant son autonomie, l'administration centrale du Fonds est placée dans le cadre du Ministère des communications (division de la prévoyance sociale) à Belgrade. Les administrations régionales, au nombre de cinq, sont rattachées aux Directions régionales des chemins de fer de l'Etat.

A la tête de l'Administration centrale est placé le Directeur Principal, lequel est en même temps le chef de la division de la Prévoyance sociale du Ministère des communications. Les administrations régionales sont dirigées par des directeurs. Les organes de chaque administration sont: Conseil d'administration, Comité de surveillance et Assemblée générale.

L'Assemblée de l'Administration centrale est formée des délégués des assemblées régionales.

Tous les employés du trafic des chemins de fer sont obligés d'être membres du Fonds. La cotisation s'élève à 1,50 % (3 % pour le personnel auxiliaire) de leurs allocations mensuelles. L'Administration des chemins de fer, en qualité d'employeur, verse une cotisation égale. Le produit de toutes les amendes, de quelque nature qu'elles soient, infligées aux employés des chemins de fer reviennent au Fonds.

En cas de maladie, le Fonds alloue un secours en argent et paie le médecin, les médicaments, les frais d'hôpital, de sanatorium ou de cure thermale. Le secours en argent, dans ce cas, s'élève, pour le personnel auxiliaire, à 70 % de l'ensemble de leurs allocations pendant le service actif. En outre, le Fonds accorde des secours en argent en cas d'accouchement, en cas d'acquisition d'un appareil indispensable pour le traitement, en cas de décès d'un membre du Fonds ou d'un membre de sa famille.

Un dispensaire central, organisé de la manière la plus moderne, avec des médecins spécialistes, a été fondé près de chacune des administrations régionales du Fonds. Ce dispensaire assure aux membres du Fonds ainsi qu'à leur famille des consultations et des traitements gratuits. Le Fonds a aussi à sa charge les honoraires des médecins de chemin de fer. De plus, le Fonds organise un service de nuit en permanence, pour secours médicaux à donner d'urgence, soit dans les dispensaires mêmes, soit au domicile de ses membres.

En plus de cette assurance, on a organisé aussi, en cas de maladie ou de mort, l'assurance contre les accidents dont les employés pourraient être victimes durant leur service. On entend par temps de service aussi le temps mis par l'employé à se rendre au lieu de son service ou à rentrer chez lui après son service. Tous les secours auxquels l'employé a droit en cas d'accident sont à la charge du budget du Ministère des communications. La victime a droit à un congé de maladie, aux médicaments, au traitement et à l'ensemble de ses allocations normales pendant les six semaines qui suivent la date de l'accident. Si, à l'expiration des six semaines de maladie, l'accidenté n'est pas rétabli complètement, et s'il s'agit d'un ouvrier, il se voit allouer une rente annuelle suivant le degré d'invalidité fixé par une commission médicale. Le pourcentage de l'invalidité lui confère le droit au même pourcentage de ses allocations d'activité de service. S'il s'agit d'un fonctionnaire, il touche une pension de retraite calculée d'après les années de service effectif majorée de 10 années.

En outre, le droit à une rente est garanti aussi à la famille du sinistré soit en cas de mort immédiate, soit en cas de décès ultérieur.

Ce droit appartient à l'épouse légitime, aux enfants jusqu'à leur majorité, aux parents et aux grands parents s'ils ne possèdent pas de fortune, s'ils ne travaillent pas et s'ils ont été à la charge du défunt durant sa vie. Le taux de la rente à servir à la famille est déterminé d'après le nombre de membres qui la composent y ayant droit. Ainsi, par exemple, une veuve sans enfant touche 40 % de la rente du mari sinistré, décédé; une veuve avec un enfant touche 60 %, avec deux enfants 80 %, avec 3 enfants et au-delà 100 %. Les veuve qui se remarie perd tout droit à sa rente personnelle; dans ce cas, il lui est accordé une fois pour toutes, à titre d'indemnité définitive, une somme égale au montant de la rente annuelle à laquelle elle aurait droit restant veuve.

Tous les droits à la rente sont reconnus aussi aux ressortissants étrangers, s'il existe une réciprocité avec l'Etat dont ils sont sujets.

La procédure administrative au sujet de l'accident et de la détermination de la rente est assurée par l'Administration régionale du Fonds d'office. Tous les frais occasionnés, ainsi que la rente elle-même, sont à la charge du budget du Ministère des Communications, c'est à dire de l'Etat.

Au mois de juin 1930, un Règlement précisa les clauses relatives aux assurances du personnel auxiliaire permanent (artisans, ouvriers qualifiés, ouvriers semi-qualifiés, simples manoeuvres. Un Fonds de retraite du personnel auxiliaire fut, donc, institué en vue d'assurer à ses membres une pension de retraite personnelle ou familiale, en cas de vieillesse, d'invalidité ou de mort. La qualité de membre était obligatoire du jour de la nomination définitive. Le droit à une pension de retraite était acquis au bout de la douzième année d'adhésion au Fonds.

Constamment, ces Fonds sont alimentés. Nous ne signalerons que les investissements que le Ministère des Communications décida de faire au mois d'avril 1936, en vue d'améliorer les conditions du traitement médical du personnel des institutions des communications d'Etat. Plus de 13 millions de dinars étaient accordés pour les hôpitaux et les sanatoria des chemins de fer yougoslaves. A la vaste Maison de Santé qui était bâtie à Belgrade, à Dédigné, non loin du château royal, on attribua plus de 3 millions de dinars en vue du règlement des prêts hypothécaires et des travaux de canalisation. Trois millions allaient à la construction du Sanatorium de Golnik, en Slovénie, où les membres du Fonds de secours et leurs familles étaient admis de droit (2 millions de dinars étaient déjà à la disposition de cette oeuvre). Deux millions et demi étaient alloués à Skoplyé qui devait bâtir un hôpital du personnel ferroviaire. Le dispensaire de Kassinedol, près Saraiévo, reçut 1.500.000 dinars. Les besoins des autres administrations régionales du Fonds de secours absorbèrent le reste.

5) LES HABITATIONS À BON MARCHÉ DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER YUGOSLAVES

Dans l'oeuvre sociale entreprise par l'Etat en faveur des chemins yougoslaves, les habitations à bon marché méritent une place à

part. La grave crise de logement, qui sévissait après la Grande Guerre dans toutes les villes de la Yougoslavie, affectait profondément le petit personnel des chemins de fer. Le Ministère des Communications prit sur lui de résoudre ce grave problème. Dans la période, de 1918 à 1927, il a fait construire des immeubles où fut crée presque un millier de logements moyens¹⁾. Mais cela ne suffisait pas. Comme les crédits prévus à cet effet dans les Conventions sur les emprunts extérieur et intérieur (1922) étaient épuisés, au printemps 1927, le Ministère contracta à la Banque Hypothécaire de l'Etat un emprunt de 80 millions de dinars, qui fut consacré en premier lieu à la construction de petits logements pour les familles du personnel subalterne; 674 furent ainsi logées.

En 1929, à Belgrade, à côté des bâtiments déjà existants, deux grands immeubles jaillirent du sol, comprenant 76 logements.

Toutes les Directions régionales des chemins de fer yougoslaves s'étaient également préoccupées de ce problème. A Skoplyé, où le noeud ferroviaire, avec ses voies de garage, ses ateliers de réparation et ses entrepôts, s'agrandit considérablement, ce qui entraîna une forte augmentation du personnel, on a construit deux colonies de logements. L'une n'était composée que de logements de deux pièces avec cuisine, destinés au personnel le plus éprouvé au point de vue financier. Elle comprend dix immeubles avec un ensemble de 44 logements, dont chacun est doté d'un jardin de plus de 100 mètres carrés. A Soubotitza, on remédiait à la crise en construisant quatre immeubles avec 17 logements. Dans le ressort des autres Directions régionales, trois immeubles assurèrent l'installation d'une trentaine de familles.

Sans compter les logements dans les gares pour le personnel d'exploitation et ceux disséminés le long des voies pour le personnel de la voie, presque 2000 logements nouveaux furent construits après la Grande Guerre, ce qui, avec les constructions similaires d'avant guerre, porte à 7000 le nombre total des logements destinés au personnel du Ministère des Communications du Royaume de Yougoslavie.²⁾

Cet effort ne s'arrêta pas là. A Kralyévo, où la Yougoslavie a construit en 1936 ses plus grands ateliers de wagons et où elle ne tardera pas à édifier une puissante usine de locomotives et de matériel roulant en général, deux immeubles, comprenant chacun six appartements confortables et hygiéniques, viennent

¹⁾ Quelquefois, on était obligé d'élever hâtivement des constructions légères, même des baraquements provisoires.

²⁾ L'initiative privée supplée à l'insuffisance inévitable de ces mesures. Un exemple: A proximité de Belgrade, dans les clairières des forêts de Kochoutnyak et de Rakovitza (ces localités finirent aussi, comme on le prévoit pour Zémoun et Pantchévo, par devenir un jour la banlieue de la capitale), vers 1930, on crée deux colonies ferroviaires (jéleznitcharska koloniya): des quartiers entiers de villas, de pavillons, de maisonnettes furent construits par les fonctionnaires et agents des chemins de fer à qui la Banque Hypothécaire de l'Etat avait consenti des prêts, avec des facilités de remboursement exceptionnelles, à longs termes (25 à 30 ans).

d'être bâtis par le Ministère des Communications pour les fonctionnaires de ces ateliers. En outre, au mois de décembre 1936, on traça les fondations d'une dizaine d'immeubles destinés aux habitations ouvrières.

6) LE RECRUTEMENT DU PERSONNEL SPÉCIALISÉ: ECOLE NATIONALE FERROVIAIRE ET ECOLE DES MÉTIERS

Dix ans après les Guerres Balkaniques (1912—1913), la Direction des chemins de fer de Belgrade manquait de personnel: peu nombreux, décimés par les guerres, le personnel de l'ancienne Serbie devait assurer le service sur un réseau agrandi. Après la Grande Guerre (1914—1918), la situation devint encore plus grave. L'occupation du pays a réduit les nouvelles générations. La guerre et l'exode avaient exterminé le tiers de la population masculine serbe. Lorsque l'union politique yougoslave se réalisa en 1918, une partie du personnel des chemins de fer des pays jusqu'alors sous l'Autriche-Hongrie, notamment de nationalité hongroise, quitta le nouvel Etat successeur. Les étrangers qui y restèrent étaient pour la plupart anti-yougoslaves, magyarisants. En sorte que seul le personnel de la Serbie de 1914, terriblement réduit, et les employés d'origine serbe, croate et slovène qui jadis, dans l'administration austro-hongroise, étaient restés à leur place — devaient assurer le mouvement des trains dans l'Etat tout entier et le service dans les institutions administratives nouvellement créées, telle, par exemple, la Direction des chemins de fer à Soubotitza.

On improvisa d'abord un personnel plutôt de fortune. Auprès de toutes les Directions des chemins de fer, on organisa en 1919 et 1920 des cours spéciaux, dont la durée ne dépassait guère quatre mois. Les entreprises privées, notamment les établissements financiers et commerciaux, offrant à leurs employés des appointements très élevés, les jeunes gens ne mettaient pas beaucoup d'empressement à s'inscrire à ces cours.¹⁾ On n'eut pas de candidats brillants, loin de là. Aussi, une fois admis au service, devaient-ils être convoqués de temps en temps pour suivre les cours de perfectionnement (en 1924, 1925 et 1926).

En 1922, une fois la pénurie du personnel en partie comblée, l'Etat créa une école spéciale pour la formation professionnelle des employés. On y admettait d'abord les jeunes gens qui avaient terminé cinq classes de lycée. En 1926/27, on exigeait six classes; depuis 1932/33, les candidats devaient produire le certificat de sept années d'études dans un établissement d'enseignement secondaire. La durée de la scolarité est de deux ans. Les élèves admis, après une visite médicale, reçoivent une bourse mensuelle suffisante pour vivre, ainsi que le costume uniforme de l'Ecole. Ils s'engagent à rester au service des chemins de fer pendant six ans au moins, ou, dans le cas contraire, à rembourser à l'Etat les sommes touchées

¹⁾ Même beaucoup d'anciens employés de l'administration des chemins de fer, très capables, particulièrement en matière de comptabilité, avaient abandonné leurs places pour passer au service des entreprises privées.

à titre de subsides. A la sortie de l'Ecole, les aspirants sont tenus de faire un stage de deux ans dans le service de la voie et dans les gares mêmes.

Placée sous la compétence des services du trafic de la Direction générale des chemins de fer, l'Ecole, finalement dénommée: *Drjavna Saobratchaïna jéleznitchka Chkola* (Ecole nationale ferroviaire des communications), a son directeur, son secrétaire général et ses professeurs choisis parmi les fonctionnaires spécialistes éprouvés. Le budget de l'Ecole prévoit une dépense annuelle pour 200 élèves (2 millions et demi de dinars). Sur 1894 élèves qui ont passé par l'Ecole¹), il n'y en a que 840 qui ont réussi à obtenir le diplôme, tant est sévère le régime d'enseignement.

Ajoutons que la langue française occupe dans le programme de l'Ecole une place en vue.

Pour la formation des employés des ateliers de la section du matériel et de la traction de la Direction générale des chemins de fer, on avait créé à Zagreb, Saraïévo, Niche et Véliki Betchkérèke des Ecoles ferroviaires des métiers. Sur 4100 élèves qui y ont passé de 1922 à 1932, un cinquième à peine en a réussi les examens de fin d'études. C'est que, comme leurs aînés, les jeunes cheminots yougoslaves doivent être à la hauteur de la tâche qui leur incombe dans l'organisation ferroviaire de l'Etat.

Nous ne parlerons pas du haut personnel des directions des chemins de fer yougoslave et d'une multitude de techniciens, notamment d'ingénieurs qui, sortis pour la plupart des Facultés techniques des Universités de Belgrade, Zagreb et Lyoublyana, consacrent la meilleure partie de leur vie au progrès ferroviaire de la Yougoslavie. Il y aurait là un livre à part à écrire. Soulignons seulement qu'un grand nombre de ces ingénieurs viennent aussi des hautes écoles françaises, soit qu'ils y aient obtenu leur diplôme de fin d'études, soit qu'ils y soient venus se perfectionner et briguer le titre de docteur-ingénieur ou de docteur ès sciences.

Et ceux-là, les chemins de fer yougoslaves n'en auront jamais assez. Le progrès technique fait constamment reculer les bornes de l'activité humaine; l'homme, de plus en plus avide d'espaces, brûle les étapes et n'hésite même pas à s'attaquer aux voyages stratosphériques. Les chemins de fer yougoslaves auront à faire de nouveaux efforts, des efforts quasi gigantesques.

7) LES CHEMINS DE FER YUGOSLAVES ET LES AUTRES MOYENS DE TRANSPORT EN YUGOSLAVIE

A ce propos, nous voudrions examiner, au moins brièvement, l'influence que le développement des autres moyens de transport en Yougoslavie a eu sur le trafic des chemins de fer yougoslaves et sur leur organisation.

¹) 90 étaient du sexe féminin. Depuis 1926, on n'admet plus que des jeunes gens. (*Annuaire statistique du Royaume de Yougoslavie*, 1933, Belgrade, Imprimerie Nationale, 1935, v. p. 309).

Pendant une dizaine d'années, de 1919 à 1929, les chemins de fer yougoslaves ne cessaient d'étendre leur réseau et d'accroître leur activité. Aucune concurrence sérieuse n'entravait leur essor. Les transports fluviaux, limités par la nature de leur voie, ne détournèrent du rail qu'un faible tonnage et les marchandises de prix modiques. Il existait même, pour la répartition du trafic, une collaboration assez étroite entre les chemins de fer et les voies d'eau. Ainsi, en réalité, les chemins de fer yougoslaves possédaient alors un quasi monopole des communications terrestres. Mais, depuis 1929, la concurrence de l'automobile et de l'avion commençait à se faire sentir.

Au lieu d'entrer dans les polémiques suscitées par cette concurrence, nous passerons en revue, très brièvement, l'état des relations de ces différents moyens de transport: ferroviaires, fluviaux, automobilistiques et aériens.

La navigation fluviale en Serbie, jusqu'à 1893, était entre les mains de sociétés étrangères, surtout de la «Société autrichienne de la navigation sur le Danube» et de la «Société hongroise de la navigation fluviale et maritime». Subventionnées par le gouvernement austro-hongrois, ces deux sociétés savaient éviter toute lutte de concurrence entre elles en établissant un plan de collaboration.

Cherchant toujours à émanciper le commerce et le trafic serbes de l'hégémonie austro-hongroise, le gouvernement de Belgrade aida l'initiative privée, qui, en 1893, créa une société anonyme de navigation. L'Etat accorda à la Société de larges privilèges par une loi spéciale sur la «Première société serbe privilégiée de navigation».¹⁾

Malgré la redoutable concurrence des sociétés austro-hongroises, cette Société serbe remplit son rôle pendant de longues années. Elle rendit des services à la défense nationale pendant la Grande Guerre. Ses bateaux et les chemins de fer se complétaient mutuellement.

La guerre mondiale modifia cette situation.

Favorisée par sa situation géographique, la Yougoslavie se trouva en possession d'une vaste étendue de cours d'eau navigables. Parmi tous les Etats riverains du Danube, elle possède environ 40% de sa longueur navigable, et, en y ajoutant la longueur de ses rivières navigables et canaux nationaux, on constate que cette étendue atteint 2000 kilomètres (Danube, 550 km.; Save, 604 km.; Tissa, 170 km.; Drava, 151 km.; le Canal du Roi Pierre, 123 km.; le Canal du Roi Alexandre Ier, 97 km.).

D'autre part, la flotte yougoslave, composée en partie d'unités des anciens types, possède de nombreux remorqueurs et bateaux.²⁾ En 1919, elle était gérée par l'Etat, par les autorités militaires.³⁾ Mais

¹⁾ Le capital initial de la Société s'élevait à trois millions de dinars, dont l'Etat versa le tiers par ses propres moyens et assumait le versement d'un autre tiers par son influence. Il garantissait un dividende de 6% aux actionnaires.

²⁾ Certaines unités étaient confisquées par les autorités serbo-croato-slovenes à la fin de la guerre, et laissées ensuite à la Yougoslavie par les grandes puissances.

³⁾ Pendant les dix premiers mois, elle fut sous les ordres généraux de l'amiral anglais Troubridge, qui était commandant de la marine alliée dans les eaux yougoslaves.

dès que la Yougoslavie organisa un Ministère des communications, un Syndicat de la navigation fut fondé, où, à côté de l'Etat, entrèrent certaines banques du pays qui apportaient des capitaux. Dissous en 1921 (dans le but d'éliminer les banques), le Syndicat continua à fonctionner en tant qu'association entre l'Etat et la «Société serbe de Navigation». Mais des divergences de vue se produisirent, le déficit augmenta, l'administration se relâcha. On décida alors la liquidation définitive du Syndicat (1922) et la formation d'une nouvelle compagnie de navigation fluviale. Un projet de loi fut soumis au Parlement en vertu d'une décision du Conseil des Ministres du 22 septembre 1923, mais il fut rejeté la même année par la commission du Parlement et ne vint pas même à l'ordre du jour.

C'est seulement en 1926 que l'Etat procéda effectivement à la liquidation du Syndicat. «La Société serbe de navigation» était obligée d'exploiter indépendamment sa flotte, tandis que le Ministère des communications formait une entreprise d'Etat sous le nom de «La Navigation fluviale de l'Etat des Serbes, Croates et Slovènes», en établissant une collaboration étroite entre le trafic de la navigation fluviale et celle des chemins de fer.¹⁾

La navigation fluviale de l'Etat yougoslave dispose de 23 bateaux de voyageurs, 48 bateaux-remorques pour le transport des marchandises, 487 péniches et 28 tanks. Elle a toujours des correspondances suivies avec les chemins de fer de l'Etat, notamment dans les villes: Belgrade, Novi-Sad, Voukovar, Ossiek, Sinta, Bétchey, Titel, Veliki Betchkérèk, Zabréjié, Chabatz, Mitrovitza, Bossanski Brode, Sissak, Pantchévo, Smédérévo, Doubravitzza, Prahovo, sans compter les correspondances avec des stations des chemins de fer à l'étranger et les lignes maritimes à Galatz.

C'est, d'un autre côté, des voitures automobiles que viendra la concurrence.

En Yougoslavie, dès les premières années d'après guerre, la circulation des voitures automobiles prit une extension considérable. Le nombre des voitures automobiles de 2 à 6 places augmentait sans cesse; pour la seule période de 1925 à 1929, il avait presque doublé, de sorte qu'en 1929, dans tout le pays, il y en avait en circulation environ 8300. Il faut ajouter aussi 1920 motocyclettes et environ 350 automobiles sanitaires. En ce qui concerne les autobus et les autocars, l'accroissement en a été plus faible, mais cependant l'année 1929 n'avait pas accusé moins de 2200 autobus et autocars.²⁾

²⁾ Il est caractéristique de signaler qu'au moment même où le Ministère des communications formait l'entreprise générale de la navigation fluviale, les sociétés étrangères formaient un cartel non seulement dans la question des tarifs, mais aussi dans le but de rendre leur exploitation plus rationnelle et de diminuer leurs frais généraux, en établissant des stations, des agences et des bureaux communs. Un des cartels les plus importants était formé par la «Société de Navigation du Danube» (Vienne), par la «Société hongroise de Navigation fluviale et maritime» (Budapest), par le «Lloyd Bavarois» (Regensburg) et par la «Société allemande de Navigation» (Vienne).

²⁾ Ce sont les provinces de Croatie, Slovénie et Voïvodina qui ont le plus de voitures automobiles, autocars et autobus. En second lieu vient la Serbie du nord, la Bosnie-Herzégovine, le Monténégro, la Dalmatie et la Serbie du sud. —

A priori, on peut affirmer que ce grand nombre de véhicules automobiles a pris aux chemins de fer une partie de sa clientèle ou que, du moins, il a atténué la nécessité absolue et urgente d'en construire. Les particuliers (par leurs voitures automobiles) les automobiles postales de l'Etat¹⁾, les entreprises à qui les départements ont accordé des concessions, les omnibus communaux — tous se sont établis, en réalité, comme des concurrents des chemins de fer.

Examinons notamment le cas des entreprises privées qui exploitent des lignes automobiles. Leur nombre est de 107 environ.

Pour l'exploitation d'une ligne automobile, il faut obtenir de la Banovina une concession, dont l'octroi est réglé par l'ordonnance concernant les concessions d'entreprises des transports en général. Cette ordonnance renferme toute une série de prescriptions d'exploitation et, en particulier, des dispositions au sujet de la durée du travail du personnel, sur la construction technique des véhicules, sur la responsabilité civile, etc., mais toutes ces réglementations des lignes automobiles en Yougoslavie ne constituent pas une garantie suffisante contre la concurrence faite aux chemins de fer.²⁾

Ces entreprises d'automobiles jouissent en Yougoslavie de la faveur du public et sont assez bien organisées. Elles traversent surtout des contrées écartées des stations de chemins de fer où des contrées où les lignes de voie ferrée n'existent guère. Quelques-unes

L'accroissement rapide du nombre des automobiles et autobus était surtout en corrélation étroite avec l'apparition du système général de vente à crédit. 40 à 50% des automobiles qui circulent en Yougoslavie ont été vendues par les nombreuses agences de marques allemandes, américaines et italiennes (rarement par des agences de marques françaises), à crédit, ce qui entraîne des faux frais toujours à la charge de l'acheteur et aux dépens de l'économie nationale du pays. De 1921 à 1930, le marché yougoslave des voitures automobiles de 2 à 6 places était devenu le fief de l'étranger. Une augmentation moins précipitée du nombre des voitures automobiles dans le pays aurait certainement été plus conforme aux conditions économiques et à l'état de la fortune nationale yougoslave. Tandis que dans d'autres pays l'usage toujours plus fréquent de l'automobile fait naître de florissantes industries, procurant ainsi un regain d'activité et un accroissement considérable de la matière imposable, — en Yougoslavie, rien de pareil ne s'est produit. Sur le nombre des voitures automobiles qu'elle possède, 2,5% seulement sont de fabrication yougoslave.

¹⁾ Conformément à la réglementation légale du transport public de personnes sur routes et conformément à la loi sur le service des postes, l'administration des postes a le droit, dans certaines régions de la Yougoslavie, de transporter des voyageurs par des courriers réguliers, en tant que ce droit n'est pas restreint par d'autres dispositions légales du pays.

²⁾ C'est la Banovine seule qui est appelée à concéder la concession de la ligne d'automobile, sans demander au préalable, l'avis du Ministère des Communications, uniquement autorisé à se préoccuper des intérêts généraux des chemins de fer, étroitement liés aux intérêts de l'économie nationale du pays entier. — Une loi relative à la responsabilité des entreprises d'automobiles et automobilistes en général, ainsi qu'une réglementation de la procédure d'octroi de concessions aux entreprises automobiles sur une base légale, sont en voie de préparation. On y prévoit la part du Ministère des Communications et de la Direction Générale des chemins de fer dans l'octroi des concessions et leur souveraineté en matière de question tarifaires et horaires. On y prévoit également, comme caractéristique de la concurrence d'une ligne automobile, le tracé parallèle à une distance de 25 km.

abrègent sensiblement le parcours par rapport à la ligne de chemin de fer. Là, le rail et l'automobile se complètent.

En ce qui concerne le transport des marchandises par automobile, on se sert en Yougoslavie aussi bien des camionnettes que des camions de plus de 20 CV. Ces véhicules sont importés de France et d'Allemagne. Ce sont surtout les machines lourdes qui viennent de ce dernier pays; elles représentent un tiers des camions et 75 % des gros véhicules que possède le pays. Vers 1932, on comptait environ 5000 camions, camionnettes et tracteurs introduits en Yougoslavie depuis une dizaine d'années.¹⁾

La liberté industrielle n'étant pas restreinte²⁾, le prix de transport par automobile étant moins coûteux, la livraison des marchandises ainsi transportées se faisant directement à domicile, le trafic par camion a pris en Yougoslavie une extension considérable.³⁾ Les concessionnaires des transports de ce genre poursuivent constamment l'organisation de tous leurs services et cherchent à répartir judicieusement entre eux les commandes. Certaines grosses entreprises commerciales yougoslaves utilisent leurs propres camions pour le transport de leurs marchandises, mais s'employant à s'assurer des transports payants au retour de leurs voitures.

Ce trafic n'étant soumis à aucune disposition légale, il fait aux chemins de fer yougoslaves une concurrence évidente, qui, avec le temps, pourrait devenir très sérieuse.⁴⁾

La navigation aérienne, elle aussi, commence à enlever aux chemins de fer yougoslaves un certain nombre de sa clientèle. La lutte, du reste loyale, entre le rail et les ailes, apparaît aussi en Yougoslavie comme dans d'autres pays. Des lignes aériennes y sont créées, et le pays est relié avec des voies aériennes étrangères.

La Yougoslavie est un des premiers Etats qui ait ratifié la convention portant la réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919. Elle est un des neuf Etats signataires qui ont ratifié la convention du 1er juin 1922, de telle façon que celle-ci a pu entrer en vigueur, conformément à ses clauses finales, quarante jours après le dépôt de ces ratifications. La convention adoptée par la Commission Internationale de la navigation aérienne et les deux protocoles annexes aux articles 5 et 35, ont reçu force de loi en Yougoslavie par la loi du 6 décembre 1926 et la ratification en a été notifiée une semaine après.

¹⁾ Un grand nombre de chassis ont été laissés par l'ennemi au moment de la débâcle des armées des Empires Centraux. Ils ont été transformés en camions par des ateliers de réparation du pays.

²⁾ Une simple déclaration à la préfecture suffit pour avoir le droit de transporter des marchandises.

³⁾ Les besoins croissants de la circulation automobile ont imposé à l'Etat, aux banovines et aux communes la charge de développer et d'entretenir le réseau routier. L'automobile ne participant pas au surcroît des frais ainsi occasionnés, ce moyen de transport est favorisé au compte des intérêts généraux.

⁴⁾ En France, c'est surtout par les Décrets du 19 avril 1934 et du 13 juillet 1935 qu'on procéda à la Coordination des transports ferroviaires et routiers. (Voir Extraits du Journal Officiel des 26 février et 17 juillet 1935, N° 245 et 251, Ministère des Travaux publics). La législation yougoslave devrait s'en inspirer.

La navigation aérienne yougoslave interne a commencé à se développer dès avant la guerre, sur le territoire des pays yougoslaves, qui, avant la guerre, étaient sous la domination de l'Autriche-Hongrie. Elle était réglée par le décret du 20 décembre 1912. Dans la Serbie, libre avant la guerre, le droit aérien a été réglé par le règlement du 18 février 1913 sur les communications des appareils qui se meuvent dans l'air et par les ordonances édictées sur la base de ce règlement par les préfets de police de Belgrade, du département de Morava et de Pojarévatz au mois de mars 1913. En Yougoslavie, la législation de l'aéronautique date notamment du 22 février 1928, époque à laquelle la loi sur la navigation aérienne fut promulguée.¹⁾

Par la loi du 26 janvier 1922, on a créé le service aéronautique du Ministère de la Guerre et de la Marine. Ce service avait été chargé aussi d'organiser l'aéronautique civile et d'aider le développement de l'industrie aérienne du pays. Plus tard, ce service a été transformé en Direction de l'Aéronautique de l'armée. Un service spécial y était réservé à l'aviation civile. Le 14 janvier 1930, il fut érigé en corps autonome chargé de s'occuper exclusivement de l'aéronautique civile, de son organisation, de sa surveillance, de son contrôle technique, etc.

En 1927 fut fondée en Yougoslavie la Société de navigation aérienne «Aéropout», au capital de 9 millions de dinars, divisé en 36.000 actions de 250 dinars. Toutes les classes de la population yougoslave participèrent à la souscription, car il s'agissait là d'une entreprise d'utilité publique et nationale. D'après la convention conclue avec l'Etat, la Société s'obligeait à assurer le service entre Belgrade et Zagreb (360 km.), en exécutant 400 vols, soit 200 dans chaque sens. L'Etat accordait à la Société une subvention par kilomètres de vol et, en outre, l'usage des aérodromes militaires de Belgrade et de Zagreb, des hangars, des bâtiments, la communication des bulletins météorologiques et, en général, tout ce que les autres Etats accordent à leurs sociétés de navigation aérienne. Le service sur la ligne Belgrade—Zagreb fut inauguré le 15 février 1928, et il se fit avec des résultats très satisfaisants. Pour la période de la première année, les avions de la Société ont transporté 1322 voyageurs et 9598,50 kg de bagages, marchandises et envois postaux.

En 1929, la Société réussit à mettre en service la ligne de Belgrade à Skoplyé (363 km.). Cette ligne fut inaugurée le 1er août 1929.

La Société avait formé également des liaisons aériennes avec des Sociétés des Etats voisins, avec la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (C. I. D. N. A.) et avec la Société autrichienne «Austroflug», pour l'exploitation en commun de la ligne Belgrade—Zagreb—Gratz—Vienne. Chaque Société doit exécuter deux vols par

¹⁾ Cette loi fut modifiée le 14 janvier 1930. Un règlement relatif à la navigation aérienne internationale des avions civils au-dessus du territoire du Royaume de Yougoslavie existe depuis le 25 juin 1926.

semaine dans chaque sens. C'est le 9 octobre 1929 que les premiers vols eurent lieu de Belgrade à Vienne et vice-versa.¹⁾

Encouragée par les succès obtenus, la Société de Navigation Aérienne Yougoslave s'employa à élargir ses lignes de communication dans le pays, reliant Belgrade et Split, par Saraïévo; Belgrade et Podgoritz, par Kralyévo et Petch; Zagreb et Souchak, par Lyoublyana, et prolonger la ligne Belgrade—Skoplyé, par Djevdjéliya, afin d'entrer en relations avec la Grèce à Salonique. Elle s'efforce, en outre, d'établir par ses propres moyens des aérodromes accessoires sur ses lignes pour des descentes occasionnelles d'avions, et d'installer des stations météorologiques supplémentaires.

Si bref qu'il soit, notre exposé peut donner une image nette d'une activité naissante et d'un progrès rapide de l'aviation civile yougoslave.²⁾ D'emblée, elle se met sur les rang avec les chemins de fer yougoslaves dans le trafic moderne des voyageurs et des marchandises. Certes, dans notre ère, on se déplace beaucoup, on voyage pour les affaires qui se sont multipliées et par plaisir, qui a pris un aspect diabolique; on n'écrit plus son testament avant d'entreprendre un voyage; — il y a des voyageurs pour le rail, pour l'automobile et pour les avions. Il n'en est pas moins vrai que les chemins de fer yougoslaves ont dans l'aviation civile yougoslave une rivale menaçante, ou, si, l'on veut, une héritière assez impatiente.

Sauront-ils s'organiser pour survivre au milieu des engins de transport qui jaillissent de partout?

¹⁾ Il est intéressant de mentionner ici le tableau des prix des billets de passagers: Belgrade—Zagreb, 520 dinars; Belgrade—Skoplyé, 467; Belgrade—Vienne, 1240; Zagreb—Gratz, 400; Belgrade—Gratz, 920 dinars. — Chaque voyageur a droit au transport de 15 kilogrammes de bagages gratuits. — Les recettes des entreprises de navigation aérienne privées sont assujetties au paiement de l'impôt direct de la même manière que les autres entreprises de transport, conformément aux prescriptions de la loi de finances. Les sociétés étrangères de navigation aérienne doivent déposer leur bilan annuel auprès des autorités fiscales de Belgrade, afin de permettre à celles-ci d'établir les bases, servant au calcul de l'impôt. La partie des recettes qui doit être prise en considération pour l'établissement de l'impôt est celle correspondant au nombre de personnes transportées, au poids des marchandises transportées et au nombre des kilomètres parcourus au-dessus du Royaume de Yougoslavie.

²⁾ Dans son livre *Le Rail et l'Aile* (Paris, 1931), M. Guy Dupuis, qui a cité jusqu'à la moindre ligne aérienne des Etats-Unis, n'a nullement arrêté son attention sur l'aéronautique de la Yougoslavie.

CHAPITRE IV

L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER YOUGOSLAVES (1918—1937)

1) LE TRAFIC

Les aspects de l'exploitation des chemins de fer yougoslaves ont varié au fur et à mesure que les transformations de l'ancien réseau et la construction des nouvelles lignes se poursuivaient, et selon les fluctuations non seulement de la vie économique nationale, mais aussi de la crise qui secoue l'humanité tout entière depuis la Grande Guerre.

Peu à peu se fondirent en un réseau: 1^o) les 928 kilomètres de chemins de fer à voie normale et 454 kilomètres à voie étroite de l'ancienne Serbie et 216 kilomètres de ses chemins de fer départementaux et privés; 2^o) les 175 kilomètres à voie normale et 1355 kilomètres à voie étroite des chemins de fer de la Bosnie-Herzégovine; 3^o) les 2670 kilomètres de chemins de fer de la Croatie-Slavonie; 4^o) les 2230 kilomètres des lignes ferrées de la Voïvodina; 5^o) les 1030 kilomètres de chemins de fer de la Slovénie; 6^o) les 250 kilomètres de chemins de fer la Dalmatie et 7^o) les 33 kilomètres de la seule ligne du Monténégro.¹⁾

Avec la construction des nouvelles lignes, de 1918 à 1937 (en tout environ 1700 km), le réseau yougoslave possède aujourd'hui 10.500 km, ce qui représenterait une moyenne de 4,2 km, de voie ferrée sur 100 km² de territoire, et environ 7,5 km sur 10.000 habitants.²⁾ Cette insuffisance des chemins de fer influence défavorablement leur exploitation. D'autre part, les contrées du Nord sont suffisamment sillonnées par des lignes à voies normales, cependant

1) Longueur moyenne de voie ferrée par 100 km² de territoire étaient: en Voïvodina — 10,6 km; en Croatie-Slavonie — 5,9 km; en Slovénie — 5,8 km; en Bosnie-Herzégovine et en Serbie — 2 km; au Monténégro — 0,2 km.

2) Le développement du réseau yougoslave suit une courbe ascendante régulière: en 1918, il y avait en exploitation 8.800 km de lignes; en 1919 — 8.998; en 1920 — 9.333; en 1921 — 9.420; en 1922 — 9.619; en 1923 — 9.626; en 1924 — 9.836; en 1925 — 9.894; en 1926 — 10.050; en 1927 — 10.052; en 1928 — 10.109; en 1929 — 10.109; en 1930 — 10.180; en 1931 — 10.225; en 1932 — 10.268; etc...

que celles-ci sont de plus en plus rares dans le Sud-ouest yougoslave. L'équilibre de l'exploitation en souffre beaucoup. Ajoutons à ces inconvénients la nature accidentée des profils et tracés¹⁾, qui rend le coefficient d'exploitation particulièrement élevé.

Mais c'est surtout la crise agraire et les bouleversements financiers qui ont entravé le trafic de l'exploitation. Le commerce extérieur n'a cessé de diminuer. La valeur des marchandises importées en Yougoslavie ainsi que celle des produits d'exportation s'amoindrirent également. La grève des mineurs de charbonnages en Slovénie, la grève générale du mois d'avril 1921, la persistance du gel en 1932 se sont ajoutées aux récoltes déficitaires (quelques fois de 40 % et à la disette monétaire, de sorte que l'exploitation, de plus en plus prospère depuis 1919, a commencé à décliner vers 1927 au point de vue éloquent :

Années	Marchandises en tonnes	Recettes
		marchandises Dinars:
1922	15.518.446	1.551.220.413
1923	18.106.979	2.018.591.463
1924	21.093.286	2.268.955.209
1925	21.638.268	2.435.431.701
1926	21.335.320	2.572.495.463
1927	18.705.049	1.512.778.000
1928	18.049.268	1.667.560.000
1929	22.223.250	2.827.373.452
1930	20.380.928	2.224.453.605
1931	18.082.427	1.932.140.531
1932	13.900.000	1.200.000.000

Les buts principaux de l'exploitation des chemins de fer yougoslaves étaient de réduire aussi bien que possible le nombre de trains-kilomètres et d'augmenter le nombre de tonnes-kilomètres nettes de marchandises privées. La Direction générale avait pris une série de mesures quant à la vitesse de l'exportation des marchandises facilement détériorables, ce qui a augmenté en 1930 le nombre de tonnes exportées de ces marchandises. De plus, le parcours des trains accélérés a été à cet effet considérablement augmenté, ce qui a fait que le nombre de trains-kilomètres des trains accélérés a augmenté sur l'ensemble du réseau de 7 à 17 % et la composition a été augmentée de 10 à 12 %. Dans cet ordre d'idées, la Direction Générale s'est attachée aussi à faire renaître les grands courants de transit d'avant guerre et elle avait rétabli des relations directes avec les Etats voisins. Pour activer le trafic et pour attirer celui qui se faisait par le Danube

¹⁾ La longueur des lignes à voie étroite horizontales est de 37,66 %; celle des lignes en rampe jusqu'à 5 % — 38,50 %; de 5 à 10 % — 13,23 %; de 10 à 25 % — 9,73 %; de plus de 25 % — 0,58 %. De même, la longueur des voies en ligne droite est de 73,64 %; en courbe de moins de 500 mètres — 14,11 %; en courbe de 500 m. et plus 12,25. Pour les chemins de fer à écartement étroit, la situation est la suivante: 24,32 %; 34,93 %; 17,92 %; 19,89 % et 2,94 %, en ce qui concerne la montée; — 61,26 %; 5,44 %; 33,30 %, en ce qui concerne les virages.

et par route, en véhicules automobiles, les chemins de fer yougoslaves établirent même des tarifs spéciaux.

Le résultat de ces mesures ne s'est pas fait attendre: le trafic des marchandises s'est, au moins, maintenu, et si on le compare à celui des chemins de fer étrangers, on peut constater qu'il est satisfaisant.

Le trafic des voyageurs a passé par une crise semblable. D'abord, les voyageurs ont utilisé en général les troisièmes classes, tandis que les classes supérieures n'étaient occupées que par ceux qui partaient pour un long parcours. La Direction apportait un soin particulier au confort des voyageurs aussi bien à l'intérieur que dans le transit international. Des voitures directes étaient mises en circulation (notamment à partir de mai 1927) de Belgrade à la côte adriatique et jusqu'aux capitales étrangères. Des wagons-restaurants et des wagons-lits étaient ajoutés dans la composition des trains internationaux traversant la Yougoslavie. La propagande touristique a été menée activement et avec grand succès. En sorte que le trafic des voyageurs a été relativement moins déficitaire:

<i>Années</i>	<i>Nombre de voyageurs</i>	<i>Recettes du trafic-voyageurs Dinars</i>
1922	36.535.232	347.627
1923	38.047.435	484.687
1924	39.955.250	624.308
1925	40.028.320	701.330
1926	42.029.161	710.359
1927	46.158.127	716.897
1928	48.964.020	721.967
1929	48.169.320	705.843
1930	46.164.379	714.688
1931	41.772.375	661.866
1932	35.050.153	550.632
1933	31.631.477	498.328

Des statistiques détaillées nous manquent, mais il est certain que de 1929 à 1936 les recettes du trafic-marchandises et du trafic-voyageurs ont diminué de 27 %. C'est une réforme tarifaire extrêmement hardie, accomplie le 1er mars 1935, qui remédia à ce mal. Nous en parlerons tout à l'heure.

2) L'EXPLOITATION DU MATÉRIEL

Au lendemain de l'armistice, on trouva sur le territoire du nouvel Etat yougoslave 1279 locomotives, 2506 voitures à voyageurs ou wagons-poste et 29983 wagons à marchandises pour les voies normales, ainsi que 329 locomotives, 610 voitures à voyageurs ou wagons-poste et 5607 wagons à marchandises pour les voies étroites. Comme matériel à voie normale pouvant être immédiatement mis en circulation, il y avait 580 locomotives, 1454 voitures à voyageurs ou wagons-poste, 24614 wagons à marchandises. En ce qui concerne le matériel à voie étroite, il y avait en bon état: 182 locomotives, 375 voitures à voyageurs ou wagons-poste et 4449 wagons à marchandises. Aussi les lo-

comotives restaient continuellement en détresse; les voitures à voyageurs circulaient sans vitres, sans éclairage ni chauffage; les banquettes étaient abimées; les wagons à marchandises avaient leurs châssis disloqués, leurs caisses pourries et trouées. Ce matériel devait pourtant être utilisé de toute nécessité, du moins jusqu'à l'apparition d'avaries menaçantes pour la sécurité du trafic.

Il fallait remédier au plus vite à cette situation lamentable. Cependant, le manque d'ateliers était tel qu'une faible partie seulement du matériel à réparer pouvait trouver place dans les hangars; le reste devait stationner dans les gares, en plein air, en se détériorant de plus en plus sous l'effet des intempéries.

Les ateliers de Belgrade, de Zagreb, de Soubotitza, de Niche et de Skoplyé avaient été brûlés, détruits ou bien complètement dévastés et démunis d'appareils et d'outils. Les machines indispensables, tels que tours à bandages, tours ordinaires, marteaux à vapeur, etc. etc. manquaient. On était forcé de faire tout le travail à la main, ce qui provoquait des malfaçons et une grande perte de temps. La reconstitution des vieux ateliers et la construction d'ateliers neufs constituaient des problèmes difficiles à résoudre, étant donné la disette de ciment, de fer, etc. Les matériaux pour la réparation, en particulier la tôle à chaudières, le cuivre, les tubes de chauffe, les bandages de roues et même le fer marchand, le verre, etc. faisaient défaut. Il n'y avait pas non plus d'ouvriers connaissant la réparation du matériel; il fallait prendre des non-spécialistes. Aussi le rendement du travail était-il faible, et le concours de l'étranger fut inévitable.

On s'occupa sans retard de reconstruire et d'agrandir les ateliers et de les munir des installations mécaniques les plus nécessaires. Au fur et à mesure qu'on les rétablissait, on mettait rapidement en place les machines-outils récupérées et on en achetait de nouvelles. En même temps, on commandait les matériaux indispensables, aussi bien aux entreprises du pays qu'à l'industrie étrangère. On forma des spécialistes et on institua des primes, et bientôt on vit les salaires et le rendement s'accroître de concert.

Si le pays n'est pas encore capable de fournir lui-même le matériel roulant et de faire des réparations fondamentales, son affranchissement de l'étranger à ce point de vue a marqué un grand progrès¹⁾.

En tout cas, le matériel roulant des chemins de fer yougoslaves

¹⁾ Depuis 1919, il a été réparé dans les ateliers étrangers 786 locomotives. Ces réparations ont coûté: 19.917.517,24 dinars; 6.520.660.106,48 couronnes autrichiennes; 7.359.455 francs suisses; 1.034.502.311 couronnes hongroises; 23.025.279,66 couronnes tchèques. — Les firmes étrangères ont réparé et remis en état pendant le même délai 5.304 wagons. Pour ces réparations il leur a été payé: 45.461.012,39 dinars; 3.801.893,84 francs suisses; 920.428.294,04 couronnes hongroises; 43.445.089.835,94 couronnes autrichiennes. — Dans les ateliers particuliers du pays, il a été réparé 17.635 wagons et ces réparations ont été payées 458.780.293,98 dinars. — Il a été dépensé pour la réparation du matériel roulant dans les ateliers d'Etat plus d'un milliard de dinars.

n'a cessé d'augmenter aussi bien en qualité qu'en quantité, notamment depuis 1922. En voici un tableau qui en dit assez long:

Années	Locomotives	Voitures	Wagons
1922	2.294	4.381	48.828
1923	2.372	4.555	50.748
1924	2.697	4.888	58.380
1927	2.767	5.252	58.696
1928	2.793	5.352	58.720
1929	2.839	5.399	56.836
1930	2.832	5.812	59.160
1931	2.802	5.792	58.832
1932	2.619	5.166	58.576
1933	2.501	5.200	58.607 ¹⁾

La Yougoslavie n'a pas cessé depuis d'améliorer son parc de matériel roulant.²⁾ En 1936, elle a acheté aux usines allemandes une vingtaine de voitures de luxe de 2ème et de 3ème classes, pour les mettre au service des trains internationaux qui circulent entre la Yougoslavie et l'étranger. Le premier contingent de ces voitures extrêmement confortables (même les 3èmes sont capitonnées) a été mis sur les parcours Belgrade—Paris, Belgrade—Berlin, Split—Prague et Split—Berlin.³⁾

L'entretien du matériel roulant a également préoccupé sans cesse les autorités ferroviaires yougoslaves. Aussitôt après la Grande Guerre et pendant les premières années de l'union des Yougoslaves en un seul Etat, un inventaire d'articles de consommations et de pièces de rechange n'existait presque pas. Le service administratif des magasins laissait à désirer. Les services des différentes unités admini-

¹⁾ La diminution de l'effectif des locomotives ne doit pas être considérée comme diminution de la capacité du parc de locomotives, mais comme un effet du plan établi de mettre hors service un nombre de locomotives vieilles et non économiques, et de les remplacer graduellement par de nouvelles locomotives modernes d'une grande puissance. Il en est de même pour les voitures et les wagons, qui sont de types divers, pour la plupart de vieille construction et usés par leur durée de service.

²⁾ L'Allemagne, à titre de réparations, a, de 1926 à 1930, livré à la Yougoslavie le matériel dont la valeur est estimée à 1.981.982.605 dinars, réparti ainsi qu'il suit:

1^o matériel roulant (véhicules de toutes sortes), pour 1.411.963.965 dinars; 2^o pièces de rechange, pour 83.798.530 dinars 3^o installations de gares et de dépôts de locomotives, pour 30.365.541; 4^o machines, machines-outils et outillage, pour 51.579.725 dinars; 5^o constructions pour les ateliers de Kralyévo, pour 47.445.192; 6^o constructions pour les ponts et les barraques, pour 7.339.813 dinars; 7^o installations pour la production de l'énergie, pour 12.219.615 dinars; 8^o grues, crics et trucks, pour 5.395.189,50 dinars; 9^o diverses machines et appareils spéciaux pour 4.988.860 dinars; 10^o matériel de la voie, pour 204.950.826 dinars; 11^o matériel télégraphique et téléphonique pour 2.397.591 dinars; 12^o canots et réparations des vapeurs, pour 64.768.878 dinars; 13^o réparation des voitures de la Cour et des wagons-restaurants, pour 2.071.377 dinars; 14^o automobiles, pour 4.117.500 dinars.

³⁾ Les ateliers de wagons du pays, à Brode-sur-Save, sont en train de fabriquer une série de voitures du même type.

stratives (Ministère, directions régionales, ateliers) achetaient, classaient et consommaient les articles selon leur propre gré. Ce procédé avait été adopté au début de la formation du nouvel Etat comme le plus commode, puisqu'il permettait à chaque unité d'effectuer, dans son ressort, les travaux le plus rapidement possible. Mais bientôt il en résulta un vrai désordre: les bâtiments des magasins ne correspondaient pas à leur rôle, la dénomination des articles différait d'un centre à l'autre, les pièces s'entassaient dans certains services, tandis que d'autres en manquaient. Une simplification et une unification s'imposaient là aussi. La création de la Direction générale des chemins de fer yougoslaves mit fin à cet état de choses. En 1927, la loi sur l'organisation du Ministère des Communications désigna l'Econamat de la Direction Générale comme organe central ayant à coordonner tous les achats, à répartir judicieusement le matériel, à contrôler les besoins et les approvisionnements de toutes les unités. On réussit à obtenir des prix bien plus favorables, les achats se faisant par grandes quantités. Les livraisons mêmes se firent plus rationnellement, c'est à dire à des endroits proches du pied d'oeuvre.

Cette centralisation du service de l'approvisionnement prévoyait: un magasin général, placé directement sous les ordres de la Direction générale; cinq magasins centraux, attachés aux Directions régionales et prenant livraison des matériaux au magasin général; sept magasins d'ateliers, recevant eux aussi les matériaux du magasin général; et des magasins locaux situés près de chacune des unités exécutives (ateliers de chauffe, sections, gares) s'approvisionnant dans les magasins centraux.

Les autorités ferroviaires yougoslaves ont cherché à améliorer également l'état des travaux de voie. En mars 1930, une décision a été prise selon laquelle toutes les traverses des chemins de fer yougoslaves seraient à l'avenir imprégnées, quelle que soit l'espèce de bois dont elles sont faites, hêtre, pin, chêne¹⁾. En même temps, des travaux de soutènement et de revêtement sur des substructures ont dépassé, dans cette période d'une décade et demie, le volume de 12.500 m³, en dehors de l'entretien normal. Et nombreuses furent les constructions et les réparations des différents objets en maçonnerie, des ponts, des tunnels et de la superstructure (balustres, traverses, rails, prises d'eau, bâtiments). Des mesures de précautions contre l'incendie, prises en collaboration avec les compagnies de pompiers municipales, ont réduit au minimum les risques tout le long des voies ferrées. Les appareils d'extinction se sont multipliés à l'infini dans les chemins de fer yougoslaves.

Pour gérer aussi parfaitement que possible cette propriété ferroviaire, une Loi sur la propriété des chemins de fer exploités par le Ministère des Communications a été promulguée au début de 1930.

¹⁾ L'imprégnation s'opère, dans les établissements de l'Etat et dans ceux du pays, à la créosote pure, pour les traverses en pin et en chêne, et, selon la double méthode Ruping (méthode d'économie et méthode combinée), avec un supplément de chlorure de zinc pour les traverses en hêtre. — La Yougoslavie ne possède pas encore de trains-usines, qui se déplaceraient d'une région forestière à l'autre pour procéder sur place à l'imprégnation des traverses.

Elle prescrivait la constitution d'un Fonds de premier établissement et d'un Fonds de roulement avec les propriétés des chemins de fer existantes à la date du 1er avril 1931, dont la gestion fut réglée avec précision¹⁾.

3) LA POLITIQUE TARIFAIRE

Les populations du nouvel Etat yougoslave se trouvaient, en 1919, dans une grande détresse économique. Après les guerres dévastatrices, tout était à reconstruire. Les besoins pressants de la vie quotidienne poussaient toutes les classes du peuple yougoslave à acheter des marchandises n'importe où, dans le pays ou à l'étranger, et à n'importe quel prix. Et personne ne se demandait si le coût de transport était élevé: une seule question se posait: celle d'obtenir un transport rapide.

L'argent n'ayant alors aucune valeur (seules les marchandises comptaient), le public payait les prix de transport qu'on lui demandait. Et plus d'un employé des chemins de fer fut embarrassé sur le tarif qu'il devait appliquer. Il y avait les tarifs de l'ancienne Serbie, de l'Autriche-Hongrie, de la Bosnie-Herzégovine et des différentes compagnies étrangères. Ils étaient en serbo-croato-slovène, en hongrois et en allemand. Les préposés à l'application des tarifs cherchaient à se couvrir, et, pour toute éventualité, demandaient aux intéressés le plus possible. Et le prix des tarifs d'augmenter²⁾. Les chemins de fer connurent alors une prospérité financière, mais l'ensemble de l'économie nationale s'en ressentait.

Au point de vue du trafic international, les choses — nous le verrons tout à l'heure — prenaient un aspect encore plus désordonné.

C'est seulement en 1922 que la Direction des chemins de fer yougoslaves mit fin à cette confusion, en procédant à l'unification des tarifs au point de vue de la langue, du barème et du taux pour toutes les lignes du réseau yougoslave, et en établissant des barèmes transitaires.

Ce travail d'unification sera définitivement terminé au moment sinon de la stabilisation, du moins de la normalisation du commerce et de la monnaie nationale. L'augmentation linéaire des tarifs avait été rejetée. On décida d'après le principe de la valeur des différents articles et de leur importance pour la vie économique du pays. Bien entendu, on tenait compte des frais généraux des chemins de fer.

Le 1er octobre 1925, la Direction des chemins de fer supprima complètement 26 tarifs différents qui existaient jusqu'alors, et publia: 1^o) le Tarif, première partie, contenant une loi des chemins de fer et réglant le rapport entre les chemins de fer et les usagers, valable pour le territoire de la Yougoslavie; — 2^o) le Tarif, deuxième partie, con-

¹⁾ La valeur totale des chemins de fer yougoslaves (voies, 1090 gares et 570 haltes, matériel roulant, objets accessoires) est estimée approximativement à une trentaine de milliards de dinars.

²⁾ Le 1er mai 1919, tous les anciens tarifs étaient augmentés de 75%; le 16 novembre 1919, de 140%; le 16 août 1920 eut lieu une nouvelle augmentation de 100%, et le 1er janvier 1922 de 10%.

tenant les règlements pour le transport et la classification des marchandises pour toutes les lignes du Royaume; — 3^o) le Tarif local, cahier A, contenant tous les tarifs exceptionnels d'exportation (Tarifs des préférences); 4^o) le Tarif local, cahier B, contenant tous les barèmes de transport en quatre tableaux; et 5^o) les Distances Kilométriques entre toutes les gares du réseau des chemins de fer yougoslaves.

Ces Tarifs confirmèrent, d'une manière générale, le taux déjà en vigueur, en respectant les réductions spéciales accordées précédemment. Cependant, pour certaines marchandises de grande vitesse et pour certaines classes (I et II), les taux, jusqu'alors trop élevés, étaient diminués de 5 à 50 %, tandis que pour certaines classes (B) des tarifs spéciaux, les taux étaient augmentés de 5 à 30 %. Il fut introduit pour le bois de construction un tarif spécial, comprenant 32 taux de préférences.

Pour comprendre les pertes provenant du règlement de comptes avec les Compagnies des chemins de fer du Sud et vicinaux, pour faire face aux grosses dépenses que nécessitaient l'augmentation constante du trafic et les travaux de construction, ainsi que pour protéger les ports yougoslaves, la Direction générale des chemins de fer yougoslaves procédait de nouveau au changement et à la réforme des tarifs du 1^{er} octobre 1925 en augmentant les taux des nouveaux tarifs de 2 à 9 %. On publia alors aussi le Tarif spécial dit «maritime».

Quelques années plus tard, cherchant à augmenter ses revenus, la Direction générale constata que dans les nouveaux tarifs existaient une masse de préférences accordées par l'État au moment où il fallait venir en aide à son économie nationale complètement anéantie. Comme l'amélioration économique du pays infirmait la raison de la plupart de ces préférences, on procéda graduellement à leur suppression. En même temps, la Direction générale décidait de refuser à l'avenir toutes les demandes de réduction de tarifs, se réservant de ne les accorder que dans des cas de nécessité absolue, quand il fallait, par exemple, soutenir et protéger la lutte contre la concurrence étrangère¹⁾.

Le réajustement des Tarifs s'est poursuivi jusqu'à maintenant. Le projet de 1932, élaboré par le service commercial de la Direction générale, approuvé par le Comité des Tarifs du Ministère des Communications, entra en vigueur en 1933. A une première augmentation de 15 à 16 % d'alors, s'ajouta, quatre mois après, en mars 1934, une autre de 5 à 6 %.

¹⁾ Dans le même ordre de faits, remarquons que plusieurs Règlements sont intervenus pour mettre au point la gratuité et les réductions accordées à des particuliers, à des institutions et à des associations, en dehors du personnel du Ministère des Communications et des services ferroviaires. Le plus important est celui du 30 janvier 1930. Le 29 novembre de la même année des réductions spéciales furent accordées, sur les chemins de fer et les bateaux exploités par l'État, aux associations de Sokols. D'autre part, les employés de l'État et leur famille, ainsi que tous les élèves et les étudiants nationaux bénéficiaient de 50 % de réduction sur les tarifs ordinaires. De plus, les participants aux congrès des sociétés professionnelles et sportives, aux manifestations d'intérêt culturel, les visiteurs des expositions ou foires, les colonies de vacances, etc. se voient accorder des faveurs allant jusqu'à une réduction de 75 % sur les prix normaux.

Tandis que les Tarifs, toujours en vue d'augmenter les revenus des chemins de fer yougoslaves, étaient ainsi haussés de 22 %, le trafic, on s'en souvient, avait considérablement diminué. Vers 1935, la crise s'aggrava considérablement. Le pouvoir de consommation de la clientèle ferroviaire, si on ose appliquer ce terme aux voyageurs et aux marchandises, baissa dans une proportion alarmante. La diminution des recettes des chemins de fer était vertigineuse; chaque mois, elles accusaient 5 à 6 % de moins. Les chemins de fer yougoslaves étaient donc obligés de chercher une solution radicale pour enrayer cette baisse non seulement dans l'intérêt général du pays, mais aussi dans leur propre intérêt commercial. La politique tarifaire yougoslave se montra hardie. Le 1er mars 1935, on procéda à une diminution massive et simultanée de tous les tarifs; elle atteignit, en moyenne, 30 % en moins du taux établi en 1934¹⁾. L'effet psychologique fut grand. On se remit à voyager à expédier des marchandises. Les voyageurs étrangers affluèrent dans le pays. Cette révision des tarifs servit la rentabilité des chemins de fer, puisqu'elle arrêta la diminution des recettes et, même si l'expérience continue à donner les mêmes résultats à l'avenir, elle paraît susceptible de redresser complètement la situation. D'ailleurs, les chemins de fer étant une entreprise d'utilité publique, leur politique tarifaire ne devait pas avoir uniquement des bases purement commerciales. La réforme du 1er mars 1935, introduite par M. D. Vouyitch (ingénieur de profession) dans l'exploitation des chemins de fer yougoslaves, leur permit de mieux remplir leur fonction économique dans le vaste cadre de la vie du peuple et de l'Etat yougoslave.

4) LA POLITIQUE FINANCIÈRE

Une vingtaine d'années d'existence, c'est déjà quelque chose pour un Etat, mais c'est bien peu pour l'unification d'un pays formé, il est vrai, par un seul peuple, mais aussi par de petits Etats et provinces qui ont joui pendant des siècles de leur indépendance, ou qui ont été soumis à des régimes politiques différents. Aussi la Yougoslavie peut-elle être satisfaite des résultats qu'elle a obtenus depuis sa formation jusqu'à nos jours. Si bonne politique intérieure (et extérieure!) fait bonnes finances, il est naturel que la vie financière du jeune Etat ait passé par des étapes mouvementées, mais toujours fertiles en progrès, et marquées par une marche régulière et ascendante vers une consolidation définitive. La politique financière des chemins de fer a suivi la même ligne.

¹⁾ Le prix des billets de voyage était diminué de 28,5% en troisième classe, de 39% en seconde (jadis vides) et de 32% en première. Le tarif des bagages était diminué de 25 à 40%. L'expédition des marchandises en «grande vitesse» bénéficia d'une diminution de tarif allant jusqu'à 65%. On abaisse de nouveau de 43 à 78% le prix des billets pour les plages, villes d'eau et stations climatiques, et on en réduisit la durée de séjour à 7 jours, en simplifiant la vérification de cette durée. La différence de prix entre les trains express et les trains omnibus était diminuée en vue d'une répartition plus régulière des voyageurs. On favorisa les voyages de banlieue pour aider l'activité des villes.

Au lendemain de la guerre, les chemins de fer des régions yougoslaves soumises jusqu'alors à l'Autriche-Hongrie passent sous la direction de Zagreb, de Lyoublyana, de Sarajévo, et de Soubotitza, qui avaient leurs services financiers autonomes, et dépensaient librement les revenus de leur circonscription. Cependant les frais d'émoluments du personnel étaient financés par le Trésor central du Ministère des Finances. Chaque direction avait dans le budget de l'Etat son chapitre particulier. La dispersion des dépenses et le manque de contrôle rendirent impossible, pendant les cinq premières années, toute politique financière rationnelle.

La Loi du 21 mai 1921 prévoit une division financière de la Direction générale des chemins de fer, avec les sections suivantes: comptabilité générale, contrôle des dépenses, trésorerie centrale, budgets et affaires administratives. Le 3 décembre 1922 fut établie une nouvelle réglementation de la comptabilité et des finances des chemins de fer yougoslaves. Pour la première fois depuis la formation de l'Etat, on donnait des instructions en vue de l'unification des livres et des formules pour les besoins de la trésorerie ferroviaire. Le 1er juillet 1923, c'en était fait des règlements différents. L'ordre, bien qu'avec une lenteur quelque fois désolante,¹⁾ s'établissait. Le 1er juin 1925, le budget des recettes et des dépenses des chemins de fer de l'Etat était complètement centralisé. On en avait un aperçu complet. La division financière de la Direction générale devait, à l'avenir, tenir entre ses mains tous les fils du financement ferroviaire.

Avec l'année budgétaire 1926—1927, la pleine centralisation des comptes et la tenue des livres de toutes les directions et de huit ateliers étaient complètement réalisées. La Direction générale des chemins de fer réunit tous les documents de recettes et de dépenses pour vérification et inscription sur les livres.

On pensait alors qu'on obtiendrait un meilleur aperçu du service de la comptabilité de même qu'un meilleur contrôle de l'emploi du budget et du financement; on pensait aussi que les décomptes et la comptabilité des recettes et dépenses totales du Ministère des Communications seraient simplifiés, que le contrôle et la répression des irrégularités dans les fournitures et dans l'utilisation des crédits du personnel et du matériel seraient plus sévères; on espérait obtenir d'excellents résultats dans les recettes.

Mais dès l'année budgétaire suivante et à la fin de la deuxième année de l'application de ce système, on a été obligé de le réorganiser. Une nouvelle Réglementation du service ferroviaire et de la comptabilité des chemins de fer d'Etat, publiée le 12 janvier 1931, obtint, par la Loi de finances générales pour l'année budgétaire 1931—1932 force de loi. La Division financière, sous la direction suprême du Ministère des Finances, exerce sa fonction soit directement, soit par les comptabilités des directions régionales. Elle se divise en

¹⁾ On manquait de personnel spécialisé. Il fallait trouver des locaux pour l'installation de nouveaux bureaux. La liquidation de l'ancienne Compagnie des chemins de fer du Sud exigeait un régime financier spécial et une place à part dans le budget de l'Etat.

quatre sections: a) apurement, b) trésorerie, c) comptabilité principale et d) contrôle actif. Comme agent de la division financière, il existe auprès de chaque direction régionale un service particulier auquel sont soumises les caisses des gares. Le journal des gares fut simplifié par la décision de n'accepter désormais que la monnaie nationale.¹⁾ Après les débours exigés par le service, les trésoreries des directions régionales étaient tenues à envoyer journallement, par chèques postaux, l'excédent de la recette à la Trésorerie centrale de la Direction générale²⁾.

En ce qui concerne le règlement financier des transports internationaux du début, c'est à dire de 1919 à 1923, l'usager des chemins de fer payait en dinars suivant un cours de 3,5 % plus haut que celui de la Bourse. Seul le prix du Simplon-Orient-Express était réglé en francs français. Le solde des crédits et des débits en dinars et en monnaies correspondantes était converti suivant le cours moyen du mois et, après les compensations des comptes, la direction intéressée était réglée. Depuis 1924, l'usager pouvait payer aussi bien en monnaie d'origine qu'en dinars (au cours du jour des chemins de fer, habituellement de 10 à 20 % supérieur à celui de la Bourse).

La liquidation des comptes fut ainsi compliquée et trainait en longueur. La Yougoslavie, au carrefour des communications internationales, était créditrice des chemins de fer voisins. Mais elle avait de grandes difficultés pour encaisser ses créances. Aussi accueillit-on avec empressement le Bureau Central des Compensations (B. C. C.) créé à Bruxelles, sous la direction des Chemins de fer belges, qui devait établir en dollars les décomptes de tous ses membres actifs et adhérents.³⁾ Mais, avec l'Allemagne, la Yougoslavie règle les comptes directement par la banque, le Reich ayant insisté sur ce mode et les 14 directions des chemins de fer allemands ayant préféré le Bureau de règlement de Berlin à celui de Bruxelles.

¹⁾ Tous les mois, le Ministre des Finances établit le change officiel.

²⁾ Depuis 1923, sous le patronage de l'Etat, une Agence privilégiée de tourisme, société par actions dénommée *Poutnik (Voyageur)* fonctionne, avec une cinquantaine de succursales, dans la Yougoslavie entière et même à l'étranger. Le Ministère des Communications lui a donné la concession de la vente des billets de chemin de fer et l'a assimilée aux caisses des gares au point de vue de la comptabilité et du versement des recettes. Depuis sa fondation en 1932, le Poutnik a vendu des billets pour plus d'un demi milliard de dinars. L'Etat a sacrifié une forte provision (34 millions) afin d'encourager le tourisme par une publicité appropriée au goût de l'époque moderne.

³⁾ Ce bureau arrête ses opérations sur les règlements mutuels des directions ferroviaires selon leurs déclarations. Il établit les soldes créditeurs et débiteurs en dollars, suivant le cours du dollar télégraphié à midi du jour de clôture du travail, c'est à dire le 15 et le dernier de chaque mois. Sept jours après la clôture de la balance, le B. C. C. envoie à la Direction des chemins de fer yougoslaves l'extrait du compte, qui indique le solde en monnaie déclarée et en dollars ainsi que le cours auquel la conversion a été faite. C'est la Banque Nationale de Belgique qui effectue les paiements par la Banque Nationale du Royaume de Yougoslavie, deux fois par mois, toujours pour la quinzaine précédente. Les conventions internationales prévoient des intérêts sur les sommes qui ne sont pas versées dans le délai prévu, mais la Direction des chemins de fer ne les reçoit jamais — la «bonne foi» des Directions débitrices étant toujours invoquée.

Ainsi les chemins de fer yougoslaves ont à l'étranger deux caisses auxiliaires: à Bruxelles et à Berlin.

Cette unification, qui a laissé à la décentralisation des institutions de deuxième degré une large place, assura aux chemins de fer un bon financement. Il serait fastidieux d'en faire l'historique d'une façon détaillée. Contentons-nous de passer en revue ses aspects essentiels.

Les crédits inscrits au budget de l'Etat yougoslave au titre du Ministère des Communications n'ont fait qu'augmenter depuis 1919 (100.270.660,64 dinars) à 1926 (3.051.965.813,—), après quoi la diminution a été presque constante environ (2.500.000.000). Celle-ci n'est pas due à l'affaiblissement de l'intérêt de l'Etat pour le réseau ferroviaire, mais aux compressions générales du budget.

Les recettes qu'on prévoyait au début de l'année budgétaire ne se sont jamais réalisées. Elles ont été très souvent, de 1919 à 1937, au-dessous des prévisions¹⁾. Il en est de même des dépenses: elles ont été toujours plus élevées qu'on ne le prévoyait, et supérieures aux recettes brutes.²⁾ Ce n'est pas toujours parce que les chemins de fer yougoslaves n'étaient pas productifs; la cause en est surtout dans les paiements effectués pour la construction de nouvelles lignes, de ponts, de voies doubles, etc. etc. et l'achat de nouveau matériel et la réparation de l'ancien. Pour la période que nous examinons (1918—

¹⁾ Voici un tableau des chiffres indiquant les prévisions et les recettes réelles en dinars:

Année budgétaire	Recettes prévues	Recettes réalisées
1919-20	171.224.920,—	156.887.066,38
1920-21	562.613.200,—	595.008.490,79
1921-22	562.613.200,—	498.567.666,17
1922-23	2.281.488.073,—	1.803.734.106,03
1923-24	1.281.488.073,—	1.714.777.225,96
1924-25	2.663.340.000,—	2.232.275.329,72
1925-26	2.086.690.000,—	2.528.655.821,73
1926-27	3.250.000.000,—	2.483.990.412,78
1927-28	2.696.795.052,—	2.286.429.032,57
1928-29	2.446.080.000,—	2.498.842.533,33
1929-30	2.646.087.797,—	2.632.523.511,76
1930-31	2.926.770.108,—	2.826.660.096,53

²⁾ Voici un tableau des chiffres indiquant les dépenses et les recettes de l'exploitation des chemins de fer yougoslaves (établis par année civile) pendant une décade:

Année	Recettes	Dépenses
1924	2.436.697.771	2.796.352.154
1925	2.441.020.994	2.784.185.639
1926	2.524.648.601	2.776.209.977
1927	2.390.503.033	2.732.938.839
1928	2.455.786.974	2.585.323.519
1929	2.680.313.084	2.688.422.387
1930	2.655.290.145	2.732.332.042
1931	2.382.008.913	2.542.505.683
1932	1.975.811.441	2.069.389.882
1933	1.956.295.371	1.979.510.156

En ce qui concerne les recettes par mois, elles sont les plus faibles au mois de février et les plus fortes au mois d'octobre (octobre 1930 — 279.481.800 dinars; février 1931 — 162.195.751).

1936), les frais d'expropriation nécessités par l'achat de terrains ont pesé aussi lourdement sur le budget ferroviaire de la Yougoslavie.¹⁾ Les annuités destinées au rachat des lignes privées y est également pour une grande part.²⁾

Certes, au point de vue de la comptabilité stricte, les chemins de fer yougoslaves sont «déficitaires», c'est à dire que l'Etat prend sur son budget général la différence entre leurs recettes (25% provenant du trafic des voyageurs; 0,2% — des bagages; 67,8% — des transports de marchandises; 7% — taxes, lettres et colis postaux, amendes, etc.) et leurs dépenses (administration, service des communications, voies et bâtiments, matériel et traction, divers). Mais, décompte fait de ce qu'on peut comprendre sous le vocable «investissement», M. Gaston Jèze, professeur d'économie financière à la Faculté de Droit de Paris, avait raison de dire, dans le *Journal des Finances* (20 mars 1931) que les chemins de fer yougoslaves donnent, en réalité, un excédent de recettes et ne sont pas en déficit.

¹⁾ Pendant la guerre, les autorités militaires, surtout ennemies, ont construit de nouvelles lignes dans l'ancienne Serbie, en Macédoine et en Voïvodina, sur des terrains appartenant à des particuliers qui n'ont reçu en échange aucune indemnité ou loyer. Après la libération, les lignes provisoires ont été transformées en lignes définitives, on a agrandi les gares, on a fait de doubles voies, sans se préoccuper trop scrupuleusement de régler préalablement l'expropriation. Souvent on s'abritait derrière les clauses de la Loi du 16 janvier 1880, qui autorise l'expropriation forcée. On estime la valeur des terrains ainsi occupés et non payés à environ trente millions de dinars et on ne cesse de chercher à régler les différends qui s'en suivent.

²⁾ Ce problème n'est pas encore définitivement réglé. Sur quelque 40 sociétés privées, 24 déjà ont été dédommagées. Il s'agit là d'un paiement d'un demi milliard de dinars, dont un dixième seulement a été effectivement versé jusqu'à 1931. Les bons du Trésor émis à cet effet portent 6% d'intérêt.

CHAPITRE V

LES CHEMINS DE FER YOUGOSLAVES ET LES COMMUNICATIONS INTERNATIONALES (1918—1937)

1) AU CARREFOUR DE L'OCCIDENT ET DE L'ORIENT

M. Charles Loiseau, qui est sans doute un infatigable historien des grandes artères des communications mondiales, a précisé la «Weltpolitik» germanique en une formule toute judicieuse: «Rien ne symbolise mieux le *Drang nach Osten* que l'entreprise du chemin de fer de Bagdad. Elle avait toute l'apparence de respecter l'indépendance de l'Empire ottoman, et même de lui venir en aide. A la Serbie, à la Bulgarie elle ouvrait la perspective de devenir une zone de transit entre l'Europe centrale et l'Asie mineure»¹). Au fond, l'Allemagne impériale, avec sa brillante seconde, l'Autriche, cherchaient à arriver «jusqu'aux rives de l'Océan Indien». La ligne Hambourg—Bagdad devait être pour elles le véhicule de cette hégémonie économique mondiale. La ligne Vienne—Salonique en constituait un important tronçon. L'Europe occidentale devait passer par Berlin et Vienne. Les Balkans étaient des «parents pauvres» sinon des «souffre-douleurs» de cette suprématie.

Sans la guerre, les Germaniques auraient peut-être réussi dans leur dessein grandiose.

Cependant, les puissances occidentales commencèrent à réagir, notamment par la politique ferroviaire du Simplon. Dès 1906, les compagnies françaises et italiennes essaient de réduire la tyrannie de la ligne Berlin—Vienne—Budapest.

Pendant la Grande Guerre, l'idée de l'affranchissement complet avait mûri.²) Il fallait d'abord, bien entendu, libérer les Yougoslaves.

¹) «Les revendications coloniales de l'Allemagne», *Le Monde Slave*, avril 1936, p. 53.

²) Voir: Dragomir Arnaoutovitch, *Au Carrefour de l'Orient*, Paris, 1917. — Charles Loiseau, *Une artère sud-européenne*, Paris, 1918. — Henri Lorin, «L'Italie et le Réseau des chemins de fer interalliés», *La France et le marché italien*, septembre 1918, Paris.

La victoire des Alliés en 1918 apporta à ce problème une solution équitable. Et nous avons vu que la Yougoslavie n'a pas tardé à aménager près de 1600 kilomètres de son réseau.¹⁾ pour servir de trait d'union entre l'Angleterre, la France et l'Italie, d'un côté, et le Proche Orient, de l'autre.

C'est pendant la Conférence de la Paix encore, 1^{er} 15 avril 1919, que le premier train du Simplon-Orient-Express quitta la gare de Lyon à Paris vers Constantinople (aujourd'hui Istanbul).²⁾ On mettait alors quatre-vingt-seize heures pour faire le voyage, et le service n'était pas encore quotidien. La ligne Niche—Salonique—Athènes ne fut traversée par le Simplon-Orient-Express qu'au mois de juillet 1920. Peu à peu, la voie ferrée à travers les Balkans ayant été consolidée, l'express Paris—Istanbul augmentait sa vitesse et ne mettait plus qu'une soixantaine d'heures pour accomplir son trajet (57 heures et 20 minutes).

Depuis 1926, après la Conférence de Baden-Baden, ce trans-européen passa aussi de l'autre côté du Bosphore. En attendant que la Turquie réalise le plan mirifique d'un pont sur ce canal ou, ce qui est plus modeste, qu'un ferry-boat les transporte en Asie, les voyageurs traversent le Bosphore en bateau puis prennent place dans le train qui les conduit à Ankara (en 16 heures), ou à Adana, Alep, Nisibine, Mossoul, Bagdad et, grâce à des services automobiles, à Bassorah.³⁾

Ainsi l'Europe et l'Asie furent-elles reliées par voie de terre par un chemin de fer quasi continu qui n'est plus l'instrument d'un impérialisme égoïste, mais l'organe de l'intérêt général. Plus d'une vingtaines de compagnies européennes et asiatiques sont intéressées à cette liaison par rail entre les deux continents.

Pour ne pas exclure l'Europe centrale, notamment l'Autriche, la France a organisé un autre service direct entre l'Europe occidentale et les Balkans. C'est la Compagnie des Chemins de fer de l'Est qui mit en circulation des voitures directes sur le parcours Paris-Est—Belfort—Bâle—Zurich—Buchs—Rosenbach—Yessénitzé—Lyoublyana—Zagreb—Belgrade, en drainant ainsi le trafic de la Belgique, du Luxembourg et de la Bavière vers l'Orient. Non seulement Belgrade, mais aussi la capitale slovène et la capitale croate ont repris leur rôle naturel que Vienne et Budapest accaparaient avant la victoire des Alliés.

¹⁾ De Rakek, par Belgrade et Skoplyé, jusqu'à Djevdjeliya — 1252 km; de Niche à Tzaribrod — 374 km.

²⁾ La Yougoslavie signa le 15 octobre 1919 le Traité sur la circulation du train international Simplon-Orient-Express. (Un avenant le compléta le 19 octobre 1928).

³⁾ La Conférence de Copenhague en 1930, et celle de Londres en 1931, ont réglé un service automobile bi-hebdomadaire de Kanikin à la capitale persane. Ainsi, par une liaison ferroviaire on va de Paris à Téhéran en huit jours.

2) LE CHEMIN DE FER SUD-EUROPÉEN

La ligne dite du 45ème parallèle n'est pas encore réalisée dans sa plus simple continuité. On en a cependant beaucoup parlé pendant la grande guerre. Il s'agissait encore de contrecarrer l'impérialisme germanique et de donner au domaine public, dans le sens le plus large du mot, un moyen de transport d'extrême utilité: liaison directe et continue par le rail entre Bordeaux et Odessa. Certains éléments n'étaient pas prêts: le tronçon Bordeaux-Lyon ne suit pas la ligne droite; entre le nord de l'Italie et Trieste, d'un côté, et Zagreb, de l'autre, la voie fait une grande courbe; de Vinekovtzi, le tracé doit monter à Soubotitz, en contournant Belgrade, pour arriver, par Témichvar, à Orchava; enfin, de Bucarest à Odessa, le réseau ne se prête pas à une jonction directe.

Cependant, on y a établi un trafic rapide et aussi direct que possible. De Bordeaux, le train passe par Clermont-Ferrand, remonte vers St-Germain-des-Fossés avant d'arriver à Lyon. De là, la ligne descend vers Modane (frontière franco-italienne), puis va tout droit vers Turin, Milan, Venise et Trieste. Elle remonte à Lyoublyana, se confond avec la ligne principale horizontale yougoslave jusqu'à Vinekovtzi, d'où elle fait une courbe énorme à travers le Banat jusqu'à Orchava et Tournou-Sévérine; pour atteindre la capitale roumaine¹⁾.

C'est cette dernière courbe de Vinekovtzi à Orchava qui constitue le plus gros défaut du «sud-européen».

Depuis que la Yougoslavie a construit le pont de Pantchévo, on se propose d'aménager le réseau du Banat afin de faire passer la ligne du 45ème parallèle, de Vinekovtzi, par Belgrade et, de là, en traversant le Danube, par Pantchévo, Vrchatz, Stara Moravita, à Témichvar, Orchava, Kraïova et Bucarest. Depuis le 20 janvier 1936, en effet, une liaison directe a été établie de ce côté entre Belgrade et Bucarest. La durée du trajet, qui était de 24 heures, est réduite de presque deux heures. Si cette ligne était adaptée au trafic international accéléré, le «sud européen» gagnerait plusieurs heures et, surtout, passerait par la capitale yougoslave. La solution radicale, cependant, consisterait dans l'achèvement de la ligne yougoslave Belgrade—Pojarévatz—Koutchévo—Danube, et dans la construction d'un pont sur le Danube à la frontière roumano-yougoslave par lequel se ferait la jonction des réseaux des deux pays.

En 1890, le gouvernement serbe inscrivit à son budget une somme de 100.000 dinars destinée à l'établissement de la «ligne du Timok», qui devait partir de Kladovo-sur-Danube, aller, par Négotine et Zaïétchar, jusqu'à Knyajévatz et, de là atteindre Niche. La Skoupchtina ne tarda pas à voter la loi sur la construction de cette ligne.

¹⁾ Cette ligne Bordeaux—Odessa est prédestinée à devenir l'axe fondamental d'un grand système de communications internationales. Elle attire une grande partie du trafic des voyageurs et des marchandises de l'Espagne et du midi de la France vers l'Europe centrale et orientale. D'autre part, en lui rattachant la ligne Nantes—Lyon, elle serait vivement alimentée. Elle deviendrait au fond la ligne Nantes—Odessa et Marseille—Odessa. Du nord-ouest, elle est rejointe par la ligne Londres—Paris; du sud, elle a comme affluents les voies: Gênes—Milan, Rome—Padoue et Brindisi—Turin.

En 1891, le gouvernement traita avec la Société Eiffel de Paris, en vue d'assurer un emprunt pour ce chemin de fer. Les techniciens français envoyés par cette Société travaillèrent plusieurs mois sur le terrain. Le ministre Pierre Vélimirovitch, en 1892, fait activer les travaux préparatoires. Le gouvernement de Stoïan Novakovitch fait voter, le 3 février 1896, une nouvelle loi sur la construction et l'exploitation de la «timotchka prouga» (ligne du Timok).

C'est cette loi qui précise l'importance internationale de la ligne Kladovo-sur-Danube—Niche et la nécessité d'un pont sur le Danube reliant la Serbie et la Roumanie. Elle prévoit un accord diplomatique avec le Royaume de Roumanie (article 7).

Le 18 janvier 1898, une convention est signée entre les deux États voisins. Le préambule constate le désir réciproque de S. M. le Roi de Serbie et de S. M. le Roi de Roumanie «de resserrer les relations et de les rendre plus directes entre leurs deux Royaumes» et d'effectuer la jonction de leurs voies ferrées. L'article 1 prévoit la construction d'un pont sur le Danube entre Tournou-Sévérine et Kladovo qui assurera la jonction des chemins de fer serbes et roumains. Les plans et les devis du pont et des jonctions ferroviaires des deux côtés sont confiés au gouvernement roumain, qui fera appel aussi bien à ses techniciens qu'aux ingénieurs serbes (article 2). Les études doivent être prêtes à la fin du mois de septembre 1899 (article 3). — La durée des travaux sera fixée ultérieurement (article 4). — Les frais d'études et de construction sont à la charge des deux gouvernements par moitié. Chaque gouvernement reliera les travaux exécutés sur son territoire par la jonction du pont avec ses chemins de fer (article 5). — C'est la Roumanie qui fournira les capitaux nécessaires à l'établissement du plan et à la construction du pont. Les détails du remboursement serbe seront fixés au moment où la durée des travaux pourra être prévue. Les frais d'entretien du pont, réglés annuellement, seront payés par moitié par les deux gouvernements (article 6). Les instruments de ratification seront échangés à Bucarest aussitôt que possible (article 7). — La convention porte la signature des plénipotentiaires: Kosta Christitch, ministre de la Justice du Royaume de Serbie, et A. Strouza, président du Conseil et ministre des Affaires Étrangères du Royaume de Roumanie.

Le 29 juin de la même année, dans son discours du Trône, le roi Alexandre Obrénovitch préconisait le développement économique de la Serbie et soulignait surtout l'importance du pont sur le Danube, qui reliait «deux Royaumes voisins et fraternels». Le président du Conseil serbe, M. Vladen Georgévitch, homme d'État extrêmement actif et dont la culture était très vaste, demanda à la Skoupchtina de voter la convention par acclamation, tant elle est «utile non seulement aux rapports fraternels de la Serbie et de la Roumanie, mais aussi à leurs relations économiques, commerciales et ferroviaires». Le 15 juillet 1898, la Skoupchtina répondit affirmativement à cet appel.

La ligne Kladovo—Niche était évaluée à 40 millions de dinars; le pont devait coûter cinq millions de dinars, dont la Serbie avait à payer la moitié. L'éternelle question des capitaux se posa. Le ministre des Finances serbe, M. Voukachine Petrovitch, un financier rompu

aux combinaisons bancaires, se rendit, cette fois, en Allemagne, pour y négocier un emprunt ferroviaire, mais il n'y réussit pas. On se retourna du côté de la Société belge, qui avait construit, en 1888, le chemin de fer industriel de Vrchka Tchouka à Radouïétatz (82 km. à 0,76, le long du Timok). Mais elle prétendait que la nouvelle ligne ne serait pas rentable et exigeait que l'Etat donnât tous les ans un millions de dinars pour en combler le déficit. Les pourparlers en restèrent là.

Nous avons vu que, peu à peu, la Serbie de l'Est et même du Nord-Est a été dotée des lignes indispensables. Les tronçons de la ligne transbalkanique : Prahovo sur Danube—Négotine—Zaïétchar—Knyajévatch—Niche étaient terminés. Mais la jonction avec le réseau roumain, c'est à dire avec la Russie, ne parvenait pas à se réaliser. Le grand port serbe Prachovo sur le Danube inférieur prenait de plus en plus d'importance. Il devenait le point de départ de la ligne transbalkanique, qui, d'un côté, descendait, par Zaïétchar, Knyajévatz et Niche, vers Salonique, et, de l'autre côté, devait passer de Niche, par Prokouplyé, vers la Mer Adriatique. Alors l'idée de construire le pont sur le Danube, non pas à Kladovo mais plus au sud, à proximité de Prahovo, prit corps. Les gouvernements serbe et roumain s'aperçurent que les changements politiques survenus à la suite des Guerres balkaniques imposaient une nouvelle étude du problème.

Au mois de novembre 1913, une commission serbo-roumaine¹⁾ explorait à nouveau les rives du Danube allant de Kladovo, respectivement de Tournou-Sévérine, jusqu'à Prahovo. C'est un endroit qui se trouve à peu près entre Brza Palanka et Tzigagnachi, c'est à dire bien au sud de Kladovo, qu'on désigna comme l'emplacement du futur pont sur le Danube serbo-roumain. Le 22 décembre 1913, la Commission rédigea la Convention dans ce sens (article 1), en précisant maints détails négligés par celle de 1898.

Le pont devait être pour la voie normale d'une largeur intérieure de 5 mètres et demi, avec un profil libre, selon le type des ponts pour les chemins de fer allemands. Entre le bord extérieur et le niveau maximum des eaux il y aurait 14 mètres de distance. La hauteur de la construction métallique ne devait pas dépasser 1 mètre 50. Le trottoir ne servirait qu'au passage des employés. Bien que le pont ne dût porter qu'une seule voie ferrée, il devait être construit pour en contenir deux. Les plans devaient être terminés en une année et demie. Le pont devait être livré à la circulation quatre années après la ratification des travaux préparatoires. La jonction ferroviaire devait

¹⁾ Pour la Serbie: Michel V. Ilitch, ancien ministre des Travaux publics; Jika Pavlovitch, colonel, chef des services stratégiques du Conseil supérieur de la guerre; Dragomir Tzvetkovitch, chef de l'Etat-major de la Division du Timok; l'ingénieur T. Djourdjevitch, chef de la Section des constructions ferroviaires. — Pour la Roumanie: Alexandre Kotesko, directeur général des chemins de fer roumains; le général Valeano, chef des services au Ministère de la Guerre; Georges Panaït, directeur du Ministère des Travaux publics le colonel K. Kritesco, sous-chef du Conseil supérieur de la Guerre; M. Tcherkez, ingénieur-inspecteur du Ministère des Travaux publics; le colonel A. Réfêrandarou, chef de la III Section de l'Etat major.

être établie au moment de l'achèvement du pont. La frontière entre les deux Etats était fixée au milieu du pont. La signalisation du pont est à la charge des deux pays. Chaque partie fera la police sur sa moitié du pont. Un règlement détaillé sera prescrit sur le trafic des trains, sur le transport des marchandises, sur le service postal, télégraphique, sur la douane, sur les accidents, etc. Les autres clauses étaient pareilles à celles de 1898.

Le 5 juin 1914, à peu près un mois avant l'attentat de Saraïévo, le Roi Pierre Ier et M. N. Pachitch, président du Conseil des Ministres, apposèrent leur signature sur la Loi mettant en vigueur cette Convention.

La Grande Guerre éclata.

C'est en 1921 seulement que l'affaire fut reprise. Une commission yougoslave partit pour Bucarest, afin d'y mener des pourparlers avec la Roumanie. Celle-ci, invoquant le nouvel état des choses créé par la victoire des Alliés, demandait un nouvel examen de la question. Les choses en étaient là, lorsqu'en 1930 une nouvelle commission roumano-yougoslave se réunit à Belgrade. On se livra au sondage du grand fleuve et à l'étude approfondie des tracés. Au début du mois de septembre 1930, les membres de la Commission tombèrent d'accord sur les points suivants: le pont sera construit à proximité de Brza Palanka, près du village de Tzigagnachi, au 878ème kilomètre en comptant de l'embouchure du Danube; il sera long d'un kilomètre; une direction des travaux sera formée par des techniciens roumains et yougoslaves. On calcula que le pont coûterait environ 70 millions de francs. Le gouvernement yougoslave approuva cet accord¹). La Roumanie fit des réserves.

Peu à peu complété, le réseau yougoslave était, en 1931, en mesure d'assurer normalement l'indépendance économique du pays. Quoique par un détour, les relations roumano-yougoslaves étaient servies assez largement par les lignes de chemins de fer adaptées au trafic international. La Russie, longtemps isolée de la politique internationale et repliée sur elle-même au point de vue économique, redoutée à cause de son régime intérieur, n'offrait à la Yougoslavie ni soutien moral ni ressources économiques. Et le rêve d'une liaison directe par le rail entre la «mère slave» et le nouvel Etat s'était évanoui. Aussi, à côté des deux jonctions des chemins de fer roumaine et yougoslave (à Jombolya et à Stara Morovita, près Vrchatz), et puisque l'écroulement de la monarchie austro-hongroise a libéré la vie économique yougoslave d'une constante oppression, aussi, disons-nous, pourrait-on considérer cette nouvelle jonction roumano-yougoslave comme une nécessité de seconde importance.

Cependant, les deux pays voisins n'ont pas cessé de rechercher une solution satisfaisante. La politique «petite-ententiste», du reste, n'a fait depuis ces dernières années que les pousser à réaliser cette

¹) En 1931, la Direction des chemins de fer (Service de construction) établissait le tracé du tronçon direct: Koutchévo—Maïdan Pek—Chtoubik—Brza Palanka.

On y prévoyait deux grands tunnels de plus de 4.100 mètres chacun. Du côté roumain, la nouvelle jonction devait aller de Tzigagnachi en ligne quasi droite à Craïova, la grande ville sur la ligne Tournou Sévérine—Craïova—Bucarest.

liaison par un fleuve qui leur est commun pendant 230 kilomètres de son cours. Celle de l'Entente balkanique n'a pu être qu'encore plus pressante. Le voyage du Roi Alexandre ler l'Unificateur à Bucarest fut une nouvelle occasion pour mettre en avant la réalisation du projet vieux d'un quart de siècle. Pourparlers diplomatiques, visites ministérielles de Belgrade à Bucarest et de Bucarest à Belgrade, rencontres des commissions compétentes¹⁾, débats publics passionnés ont fini par aboutir à une nouvelle Convention, signée à Belgrade le 21 novembre 1936 par M. Richard Franaçovitch, ministre des Communications roumain et par M. Mehmed Spaho, ministre des Communications yougoslaves.

Par un bizarre retour des choses, on revint, quant à l'emplacement du pont, à la solution adoptée par la Convention de 1898: le pont sera jeté entre Kladovo et Tournou-Sévérine, c'est à dire à quelques pas, si nous osons dire, de l'endroit où s'élevait il y a presque 2.000 ans, le pont de l'Empereur Trajan. La ligne ferroviaire sur le territoire yougoslave ira de Koutchévo, par Maïdan Pek, à

¹⁾ Les pourparlers et les polémiques portaient surtout sur le lieu où l'on construirait le pont. Les uns persistaient dans l'opinion qu'il fallait tracer la ligne yougoslave de Koutchévo droit jusqu'à Brza Palanka, jeter le pont entre cette ville et Tzigagnachi, et établir de là la nouvelle ligne roumaine en direction horizontale jusqu'à la ville de Craïova (110 km.) sur la voie ferrée roumaine existante qui conduit à Bucarest. — D'autres demandaient qu'on construisît le pont à Krivina, une dizaine de kilomètres au nord de Brza-Palanka et de tracer la jonction roumaine de là, quelque peu transversalement, à Prounichor, sur ladite ligne Tournou Sévérine—Bucarest. — D'autres encore proposaient le percement d'un tunnel sous le Danube, reliant la rive yougoslave à la rive roumaine. — Un ingénieur yougoslave, M. Švétolik Jivanovitch plaidait pour un endroit choisi aux Portes de fer mêmes du Danube (20 km. en aval de Donyi Milanovatz), car le défilé y offre une largeur du fleuve de 130 à 150 mètres seulement et le pont pourrait être de 160 mètres et ne coûterait que 15 millions de dinars (moitié pour la Yougoslavie), moitié pour la Roumanie. Le chemin de fer yougoslave partirait de Koutchévo horizontalement jusqu'à Milochéva Koula; de là, il remonterait la vallée du Poretch et longera ensuite la rive droite du Danube (18 km.) jusqu'au Défilé. Du pont établi ici, les Roumains auraient à construire 18 km. de chemins de fer pour atteindre Orchava sur la ligne de Bucarest. Une liaison transversale de Milochéva Koula à Prahovo et Zaïétchar établirait la jonction du «sud-européen» et du «transbalkanique». La construction de ces lignes coûterait 150 millions de dinars de moins que la ligne allant à Kladovo (*Politika*, Belgrade, 13 décembre 1935). — C'est surtout M. Franaçovitch, ministre des Communications, ce Roumano-yougoslave (puisque son ancêtre est un général serbe et qu'il a de nombreux parents en Yougoslavie), qui insistait sur le choix de Tournou-Sévérine comme emplacement du pont. Il vint en Yougoslavie en 1934, en 1935 et en 1936 pour provoquer une solution définitive. Les experts des deux pays avaient, au début de 1936, examiné les projets techniques élaborés aussi bien au point de vue des communications que du point de vue politique, financier et militaire. Une délégation yougoslave, présidée par M. Spaho, se rendit à Bucarest au mois de juin 1936, sur l'initiative de M. Franaçovitch. Au mois de septembre de la même année, les experts roumains, conduits par M. Franaçovitch, vinrent à Belgrade. Une conférence eut lieu sous la présidence de M. Milan Stoyadinovitch, président du Conseil yougoslave. Une solution qui pût contenter les deux Etats fut trouvée. Le 25 septembre la Convention fut rédigée. Le gouvernement de Belgrade l'approuva dans sa séance du 11 octobre. Le 20 novembre, M. Franaçovitch vint de nouveau à Belgrade.

Chtoubik, et, de là, par la fameuse Brza Palanka, jusqu'à Kladovo¹⁾. Passé le pont, qui sera long d'environ un kilomètre, la Roumanie construira un tronçon (31 km.) qui ira de Tournou-Sévérine jusqu'au village de Timna sur la ligne roumaine actuelle Tournou-Sévérine—Craïova—Bucarest²⁾.

Ca trajet sera de 130 kilomètres plus court que celui par Belgrade—Vrchatz—Stara Moravita—Témichvar; et de 250 km. que celui par Soubotitza—Témichvar.

Sur le territoire yougoslave, un tronçon se séparera de la nouvelle ligne à Chtoubik pour relier la ligne avec Négotine³⁾, c'est à dire avec le «transbalkanique» allant par Zaïétchar et Niche, à Salonique et, de l'autre côté, vers la Mer Adriatique.

Ainsi, dans un avenir relativement prochain⁴⁾, dans la Kraïina, dans cet angle formé par une étrange courbe du Danube et par son affluent le Timok, au nord-est de la Yougoslavie, il y aura un noeud ferroviaire extrêmement important où se croiseront la ligne sud-européenne et la ligne transbalkanique et où passeront les trains partis de l'Océan Atlantique pour atteindre la Mer Noire ainsi que ceux qui, provenant du Nord extrême, descendront vers l'Adriatique et, par la Mer Egée, vers la Méditerranée.

¹⁾ La longueur de cette ligne Koutchévo—Kladovo sera de 130 km., — 30 kilomètres de plus qu'il n'en aurait fallu jusqu'à Tzigagnachi. Elle passera à travers un terrain bien difficile. Le tunnel entre Maïdan-Pek et Milochéva Koula aura 4.800 mètres, celui de Déli Yovan — 4.000 mètres, ceux de Yaboukovatz et de Kladovo — 2.500 mètres.

²⁾ Ce tronçon sera construit pour éviter la montée qui existe, pendant une vingtaine de kilomètre, sur la ligne Tournou Sévérine—Craïova.

³⁾ Un jour, les Bulgares construiront une voie d'une longueur d'environ trente kilomètres de Vidine jusqu'à Négotine (un pont sur le Timok!) pour assurer une nouvelle jonction avec le réseau yougoslave et, par là, une variante de la ligne Belgrade—Mer Noire.

⁴⁾ La partie de la ligne Pojarévatz—Koutchévo est presque terminée. Il s'agit de poser le rail et les constructions métalliques des ponts. On se rappelle que la Yougoslavie avait rompu le contrat avec la Société suisse et que l'affaire se trouve devant la Cour Internationale de La Haye. D'autre part une instruction est en cours en Yougoslavie en vue d'établir les responsabilités dans l'affaire de spéculation qui semble être à l'origine de la concession donnée pour la construction des chemins de fer dans le département de Pojarévatz (Toute la presse yougoslave en retentit depuis le mois de mai 1936. Au dernier moment, au mois d'octobre 1936, un arrangement est intervenu entre l'Etat yougoslave et la Société Losinger. Sur la demande de celle-ci, le gouvernement suisse a retiré (27 novembre 1936) sa plainte formulée devant la Cour Internationale de La Haye. L'Etat s'est engagé à payer à la Société 22 millions de dinars à titre de frais de procès et de dommages-intérêts. Il lui a reconnu 400.000 dollars or (37 millions de dinars) que la Société a donnés aux intermédiaires au moment du transfert de la concession de l'Orient-Construction à la Société Losinger. Il doit également lui payer encore 21 millions de dinars pour les travaux effectués et non payés et racheter les traites escomptées à l'étranger. — Le pont lui-même ne présente pas de grosses difficultés techniques. La Roumanie doit mettre à la disposition de la Yougoslavie 1.500.000.000 de leis, vu l'effort que celle-ci doit faire à cause des modifications apportées dans la Convention de 1913/14. En cas de différend, la nouvelle Convention prévoit l'arbitrage du ministre des Communications de la République tchécoslovaque, ce qui symbolise l'esprit dans lequel doit se poursuivre la collaboration des deux associés. En quittant Belgrade après la signature

3) LE «COULOIR YUGOSLAVO - TCHÉCOSLOVAQUE»

La Paix a, peut-être, défait plus d'un résultat de la Victoire. Elle a, à coup sûr, fait oublier l'oppression que subissaient les peuples slaves sous la domination de l'Autriche-Hongrie et les sacrifices cruels qu'ils ont supportés pour leur libération. En une vingtaine d'années, la Paix a jeté l'oubli complet sur l'état psychologique de ces «petits peuples» opprimés qui, au moment même où leur affranchissement approchait, étaient saisi d'une véritable terreur du retour des choses. Ils cherchaient à le prévenir à tout jamais. C'est de cette épouvante et non point d'un esprit de conquête qu'est née l'idée d'un «couloir yougoslavo-tchécoslovaque» qui relierait Prague à l'Adriatique et assurerait les communications directes entre les futurs Etats: la Pologne, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie¹⁾. Il s'agissait, en effet, de se prémunir contre toute suprématie économique ou malveillance politique et aménager des issues de secours. L'Europe Centrale et les Balkans devaient être démagyarisés et dégermanisés pour être rendus sinon uniquement à leur vie propre, au moins à toutes les influences sans exception et à effets moins égoïstes.

La Conférence de la Paix créa le couloir de Dantzig, mais n'exauça pas le désir des Tchécoslovaques et des Yougoslaves²⁾. Ils n'ont pas cessé d'y suppléer en concluant des traités de toutes sortes³⁾. De même, une série de conférences des experts des deux

de la nouvelle Convention, joyeusement fêtée par les deux peuples, M. Franačovitch invitait, le 21 novembre 1936, la presse yougoslave à l'inauguration du pont. Suivons son optimisme!

¹⁾ Voir: François Hlavatchek, *Le Réseau des chemins de fer interalliés et la ligne transversale de Pologne, Bohême et Yougoslavie*, Paris, 1918. — Arthur Chervin, *De Prague à l'Adriatique*, Paris, 1919. Voir notre Bibliographie.

²⁾ Le Traité entre les principales puissances alliées et associées et la Pologne, la Roumanie, l'Etat des Serbes-Croates-Slovènes et la Tchécoslovaquie concernant certaines frontières de ces Etats, signé à Sèvres le 10 août 1920, ne comporte aucune clause territoriale dans ce sens. — Dans son ouvrage consacré à la Tchécoslovaquie (page 79), M. Eisenmann signale la façon dont la Conférence de la Paix a réglé ce problème du couloir tchécoslovaco-yougoslave: «Pour assurer à la Tchécoslovaquie les débouchés sur l'Adriatique, auxquels son exportation est habituée et dont elle a besoin, les traités de Saint-Germain et de Trianon ont constitué à son profit une servitude sur les lignes autrichiennes et hongroises par où s'établit sa plus courte distance vers Trieste ou Fiume: Budejovice—Linz—St Michael—Klagenfurt—Assling et Klagenfurt—Tarvis d'une part, Bratislava—Mura—Keresztur—via Kanizsa—Sopron (Oedenburg) et via Csorna—Hegyfalú—Sarvar—Pragerhof de l'autre ou toute autre ligne par laquelle les administrations intéressées pourraient convenir de les remplacer.»

³⁾ Echange de lettres entre le ministre du Commerce et de l'Industrie du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et le ministre de la République tchécoslovaque à Belgrade concernant le régime douanier entre les deux pays, Belgrade, 9 septembre 1919 (V. Recueil des lois et des règlements de l'Etat tchécoslovaque, 1920, fasc. LXXV). — Traité relatif au règlement provisoire des relations commerciales, signé à Prague, le 18 octobre 1920. — Traité d'Alliance entre le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et la République Tchécoslovaque, signé à Mariánské Lázně, le 31 août 1922. — Traité de Commerce et de Navigation entre le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et la République Tchécoslovaque, avec Protocole final signé à Prague, le 14 novembre 1928. — Accord concernant les feuilles de route des employés des Compagnies de Naviga-

pays tendait à perfectionner leurs rapports ferroviaires. Au mois d'avril 1936, on étudia à Lyoublyana particulièrement la possibilité d'unifier la nomenclature ferroviaire entre les deux Etats frères. C'est vers cette époque qu'on créa la «Petite Entente des chemins de fer», avec un Comité exécutif formé par les directeurs des chemins de fer yougoslaves, tchécoslovaques et roumains.

Afin d'intensifier le trafic entre la Tchécoslovaquie et le littoral yougoslave, on a établi en 1936 un train express direct Prague—Gratz—Zagreb—Split. Un train saisonnier, qui ne circule que le samedi, a été créé entre Prague et Souchak (par le territoire hongrois). On organisa une liaison ferroviaire rapide avec Salonique pour faciliter spécialement l'exportation tchécoslovaque et accroître les possibilités de transit yougoslave. Nous verrons tout à l'heure que la politique tarifaire Yougoslave se prêta aussi au développement des relations ferroviaires des deux pays.

4) LES CHEMINS DE FER YOUGOSLAVES ET LE RÉSEAU BALKANIQUE (LA ZONE YOUGOSLAVE À SALONIQUE)

La Morava et le Vardar forment, sans doute, l'axe principal de la Péninsule Balkanique. C'est de là que vient l'importance des chemins de fer yougoslaves pour le réseau balkanique. Par sa situation géographique, la Yougoslavie est appelée à en être un centre ferroviaire et une grande gare régulatrice entre la Mer Adriatique, la Mer Noire et la Mer Egée.

Dès avant les Guerres Balkaniques et la Grande Guerre, la Serbie a joué, à ce point de vue, un rôle significatif, qui lui a valu aussi bien l'hostilité de ses voisins que l'amitié des grandes puissances. La Yougoslavie, consciente de ce rôle, a continué la politique ferroviaire de la petite Serbie. La preuve s'en dégage suffisamment de l'exposé que nous avons fait de la construction de ses voies ferrées. Gênée au Nord par l'Autriche-Hongrie, elle a trouvé chez son voisin du Sud plus de compréhension pour le développement de son programme balkanique et méditerranéen. Quoique laborieusement, elle a obtenu un résultat positif: sa zone *franche* à Salonique. Elle aurait souhaité un «couloir ferroviaire» de Djevdjéliya au grand port égéen, mais, si la cordialité et l'alliance grecques s'avèrent à l'avenir stables, cette «zone» suffira à la mission des chemins de fer yougoslaves.

C'est en 1906, à l'époque de la «guerre des porcs», lorsque l'Autriche-Hongrie ferma ses frontières au transit des produits serbes et organisa un vrai blocus du petit Royaume, que la Serbie chercha un débouché du côté de la Mer Egée. Elle engage des pourparlers avec la Turquie et la Grèce pour obtenir le passage régulier de ses

tion des deux pays (Supplément de l'Accord du 29 décembre 1928 relatif à l'abolition du visa des passeports pour les ressortissants des deux pays), conclu par échange de notes entre le Ministère des Affaires Etrangères du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et la Légation de Tchécoslovaquie à Belgrade, le 30 août 1929, etc. etc.

articles d'exportation par le territoire de ces deux Etats. La voie de Salonique devient, pendant cinq ans de guerre économique avec l'Autriche-Hongrie, la seule voie commerciale de la Serbie. Son transit s'organise de ce côté à force de nombreuses négociations.

Après les Guerres Balkaniques (1912—1913), la frontière méridionale de la Serbie touche la Grèce et se trouve à 60 kilomètres de Salonique devenue grecque. Le traité du 13 mai 1913 régla le principe de la «zone serbe à Salonique». L'article 7 était conçu en ces termes: «Sa Majesté le Roi des Hellènes s'engage à ce que son Gouvernement donne toutes les facilités nécessaires et garantisse pour une période de cinquante ans la pleine liberté du commerce d'exportation et d'importation serbe par le port de Salonique et les lignes de chemin de fer vers Skoplyé et Monastir. Cette liberté sera aussi large que possible, pourvu seulement qu'elle soit compatible avec l'exercice plein et entier de la souveraineté hellénique... Une convention spéciale sera conclue entre les deux Hautes Parties Contractantes dans le délai d'un an à partir d'aujourd'hui pour régler en détail l'application de cet article».

En effet, le 10 mai 1914, une Convention a été signée entre la Serbie et la Grèce dans ce sens, mais, aussi bien à cause de la Guerre Mondiale que pour d'autres raisons, elle ne fut pas ratifiée. On sait que l'alliance ne joua pas entre les deux monarchies balkaniques pendant les hostilités et que chaque transit serbe par Salonique devait être négocié particulièrement.

C'est seulement quelques années après la victoire des Alliés, en 1923, qu'une entente quasi définitive intervint entre la Grèce et le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes.

Le 10 mai 1923, à Belgrade, M. Momtchilo Nintchitch, ministre des Affaires Etrangères de Yougoslavie, et M. Apostolos Alexandris, ministre des Affaires Etrangères de la Grèce, signèrent la Convention «pour régler le transit par voie de Salonique».

Par l'article 1, le gouvernement hellénique cède au Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, pour une période de 50 ans, un emplacement de 94.000 m² dans le port de Salonique qui, sous la dénomination de «zone libre serbe», sera affecté à l'usage du Royaume et placé sous l'administration douanière de celui-ci¹).

¹) Un protocole annexé à la Convention prévoit qu'une commission mixte sera chargée de fixer les limites de cet emplacement, dont devait faire partie au moins un des môles existants dans le port. Le 29 septembre 1923, le ministre des Finances grec, M. Confinos, et le ministre plénipotentiaire du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, M. Balougdjitch, signèrent la «description des limites du terrain constituant la zone libre serbe à Salonique prévue par la Convention du 10 mai 1923». — On maintient sans cesse l'ancien vocable «zone libre serbe», d'abord, parce que M. Nintchitch y tenait (ce sont seulement les jeunes radicaux, successeurs de M. Pachitch, qui ont commencé, surtout depuis 1929, à mettre en avant le mot «yougoslave»), ensuite, parce que c'était un terme consacré déjà diplomatiquement avant la Guerre et qu'il était plus court.

Les signataires de la Description ont établi comme suit les limites de la zone: Du point de «la jetée Ouest du port se trouvant sur l'intersection de la ligne des quais et du prolongement de la façade N. E. de l'entrepôt qui fait face au bâtiment de l'Administration de la Société, la frontière suit cette façade, et re-

L'article 2 précise que la souveraineté de l'Etat hellénique continue à s'exercer sur la zone. La Grèce prend sur elle l'expropriation du terrain entier avant de le céder. Le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes en paie la contrevaleur (Article 3). La liste du personnel de la zone, nommé par le gouvernement serbo-croato-slovène, devait être communiquée au gouvernement grec. La correspondance intérieure est en yougoslave. Le commandant du port de Salonique seul a le droit de pénétrer dans la zone libre. La direction de la zone est tenue à prêter appui aux autorités judiciaires en cas d'une instruction (Article 4). Toute marchandise expédiée de la station frontière pour la zone franche et inversement est considérée comme transit auquel la Grèce accordera toute franchise douanière (Article 5). C'est la Yougoslavie¹⁾ qui construira les nouveaux travaux et installations nécessaires à la zone et elle achètera à la Grèce les bâtiments qui y existent (Article 6). Tous les privilèges que la Grèce aura accordés à une autre zone franche à Salonique seront appliqués à la zone yougoslave (Article 8). Les deux Etats s'accorderont toujours le traitement de la nation la plus favorisée pour le transit dirigé vers leurs zones franches ou destiné à leurs besoins (Article 9). Le gouvernement hellénique se charge de réaliser une entente avec la Société du port de Salonique en sorte que les engagements de cette Convention puissent être mis aussitôt en vigueur (Article 10). Les différends éventuels seront portés devant la Cour permanente de justice internationale, le texte français faisant foi (Articles 12 et 13). La Convention entrera en vigueur quinze jours après l'échange des ratifications, qui se fera à Athènes.

Un protocole spécial, signé le même jour, fut établi pour tenir lieu de convention ferroviaire. On désigna Djevdjéliya (sur la ligne Niche—Salonique) et Kénali (sur la ligne Bitoly—Salonique) comme lieux de correspondance des deux réseaux, tout en laissant la faculté de construire d'autres stations de jonction. La Yougoslavie cèda à la Grèce les locaux nécessaires au personnel policier et douanier des

joint le point distant de 3 m. de l'angle du Silo à blé. De ce point, elle se joint d'abord à celui qui se trouve à 15 m. de distance du parement Est des étables, distance mesurée à 80 m. de l'angle N. E. de ce bâtiment, puis au point distant du parement des étables de 8 m. comptés à 40 m. de l'angle précité de ce bâtiment, et, enfin, au point se trouvant à 7 m. de cet angle même, cette distance étant mesurée suivant le parement N. des Etables. La frontière suit, ensuite, presque parallèlement la voie existante du chemin de fer jusqu'au point déterminé sur la culée Sud du pont à 3 m. de la voie. A partir de ce point, elle se prolonge sur 39 m. de la culée N. jusqu'au point distant de 2 m 50 de l'axe. De là, la frontière atteint le point se trouvant sur la droite qui forme l'angle de 90°43'12" avec l'axe de la voie du tramway et distant de 92 m. environ du point précédent et de 4 m 50 de l'axe de la voie gauche du tramway allant vers Bechticinar. En suivant la direction de la droite précitée, qui correspond avec la ligne de la clôture du chantier du chemin de fer, jusqu'à l'intersection de cet alignement avec une ligne perpendiculaire au parement du quai Ouest de la jetée Ouest menée à l'extrémité de ce quai, la frontière passe par le contour de la jetée et rejoint son point de départ.

¹⁾ Nous employons cette dénomination rendue officiellement le 5 octobre 1929, car elle est plus courte que celle de «Royaume des Serbes, Croates et Slovènes».

chemins de fer helléniques. Les deux Etats s'engagèrent à respecter les Conventions ferroviaires internationales de Berne de 1890, de Stresa de 1921 (sur l'emploi réciproque des véhicules) et de Barcelone de 1921 (liberté du transit), ainsi que de se faciliter mutuellement le trafic même au-delà des clauses de ces accords généraux, en s'entraidant par le prêt de wagons et de locomotives libres, en réexpédiant ceux-ci dans le délai de 12 heures (grande vitesse) ou de 37 heures (toute autre vitesse), et en établissant les horaires d'été et d'hiver des trains directs locaux et internationaux, tenant compte surtout des transports sur la ligne Djevdjéliya—Salonique—Zone franche-yougoslave¹⁾. Le contrôle douanier, policier et consulaire devaient se faire dans le délai le plus court et dans les wagons de voyageurs pour ne gêner nullement la durée du parcours. Des tarifs spéciaux, ne dépassant jamais les quotes-parts des tarifs généraux en vigueur seront établis entre deux Etats. La Grèce s'engagea à maintenir en bon état les voies de raccordement reliant les gares de Salonique à la Zone franche-yougoslave. Les administrations ferroviaires grecques et yougoslaves devaient s'employer ensemble à parer à tout obstacle aux communications surgissant sur la ligne Djevdjéliya—Salonique. Pour simplifier les rapports des deux Administrations, le Protocole les autorisa à correspondre directement sans passer par la voie diplomatique ou par leurs ministères compétents, le français étant la langue officielle de cette correspondance.

Par un autre Protocole, les deux Parties contractantes déclarèrent que tous les avantages se rapportant au commerce de transit dont jouiraient dans la Zone franche les ressortissants du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes seraient également assurés aux ressortissants de l'Etat hellénique, et que les premiers auront, par réciprocité, les mêmes privilèges que les seconds en cas de création d'une zone franche grecque dans le port de Salonique.

L'accord ainsi réalisé ne suffisait pas pour permettre un fonctionnement idéal de la Zone. Deux tendances opposées apparurent: l'une yougoslave, cherchant à élargir le plus possible les droits de la Zone; l'autre hellénique, essayant de leur donner les limites les plus strictes.

En se basant sur les textes, les Yougoslaves ont cru voir dans leur zone presque un port yougoslave. Ils prétendaient que la zone devait avoir son propre capitaine de port, organe yougoslave; que la convention conclue donnait droit à leur marine d'effectuer les transports entre la zone et les différents ports de la Grèce; que la zone était autorisée à recevoir non seulement le transit de la Yougoslavie, mais aussi celui de la Roumanie, de la Pologne, de la Tchécoslovaquie, etc., enfin que le service ferroviaire de la zone devait être effectué par une vraie gare serbe-croate-slovène dans la zone.

Les Grecs soutenaient qu'il ne s'agit que d'une zone douanière yougoslave dans l'enceinte d'un port grec et que, par conséquent, il ne pouvait y avoir qu'un seul capitaine de port, celui du port grec de Salonique; que les transports par mer de la zone franche dans les

¹⁾ En 1936, on organisa plus particulièrement un transit direct de Skoplyé (alias de Belgrade) à Salonique par Kréménitza—Kénali.

ports de la Grèce étaient des transports entre deux ports, c'est à dire qu'ils rentraient dans la notion du petit cabotage et tombaient sous le coup du monopole de la marine nationale; que la zone franche devait être uniquement employée au trafic provenant de la Yougoslavie ou à elle destiné; et qu'il ne pouvait être guère question d'une gare yougoslave dans la zone, mais simplement d'une rame de la gare grecque de Salonique.

Bientôt, des conflits d'intérêts politiques vinrent se greffer sur les différentes interprétations. En 1924 la dénonciation du traité d'alliance entre les deux pays provoquait toute une série de question et elle augmenta encore plus les différends relatifs à l'interprétation de la convention du 10 mai 1923, et, d'une façon plus générale, au transit yougoslave par Salonique. L'affaire s'était compliquée aussi du fait de l'achat par un syndicat serbe-croate-slovène des droits que possédait sur la ligne ferroviaire Salonique—Djevdjéliya la Compagnie française des Chemins de fer orientaux¹). Le gouvernement demandait que l'exploitation effective de cette ligne fût cédée au dit syndicat. Il réclamait aussi une extension du territoire de la zone, soutenant que l'étendue concédée ne satisfaisait pas ses besoins.

En Grèce, alors, des voix se firent entendre accusant la Yougoslavie de poursuivre des visées politiques sur Salonique.

En 1926, après deux ans de laborieuses négociations, on arriva à un accord sur toutes les questions pendantes. Le 17 août de la même année a été signé à Athènes un traité d'alliance politique et toute une série d'actes, conventions, lettres et déclarations concernant les règlements définitifs des questions de la ligne Salonique—Djevdjéliya, les questions de minorité, le couvent Hilendar, la nationalité, les tarifs ferroviaires, les gares communes, etc.

Ces accords acceptaient intégralement le point de vue soutenu jusque-là par la Yougoslavie. La ligne Salonique—Djevdjéliya était constituée en unité d'exploitation spéciale: exploitée par l'Etat hellénique, elle devait avoir à sa tête trois hauts commissaires; un Grec, directeur; un Yougoslave, avec droit de veto; et un troisième, citoyen français, pour les départager. L'organisation technique et commerciale de cette ligne devait être adaptée à celle de la ligne Djevdjéliya—Skoplyé qui se trouve sur le territoire yougoslave et dont la ligne Salonique—Djevdjéliya n'est que le prolongement.

L'accord de 1926, conclu avec le cabinet de Pangalos quelques jours avant sa chute du pouvoir, a été vivement critiqué en Grèce.

¹) Après la Convention signée entre le Gouvernement de Belgrade et la Compagnie d'Exploitation des chemins de fer Orientaux, après celle entre le même Gouvernement et la Société Ottomane du Chemin de fer de Salonique à Monastir, — une Convention entre la Compagnie des Chemins de fer Orientaux, d'une part, et M. M. Louka Tchéllovitch, Yovan M. Yovanovitch et M.-M. Markovitch agissant au nom du Syndicat National des Chemins de fer du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes, d'autre part, fut signée le 15 juillet 1923, réglant le rachat des chemins de fer orientaux. — Signalons ici que la Turquie reprendra en régie la ligne de la frontière bulgare à Constantinople, qui était la propriété d'une société française et qui est la plus ancienne ligne des chemins de fer turcs, seulement le 1er janvier 1937.

Le régime parlementaire qui a suivi la dictature ne l'a pas accepté; le parlement grec appelé à se prononcer sur sa ratification l'a repoussé à l'unanimité.

Après une année, les négociations ont été reprises. Le 2 novembre 1927, les deux pays signèrent, à Athènes, un Traité de Commerce et de Navigation, inspiré par un souffle d'amitié. Le 17 octobre 1928 ont été signés à Belgrade, lors de la visite du président du Conseil hellénique, M. Venizelos, deux protocoles. Ces protocoles fixaient en premier lieu que c'est la convention du 10 mai 1923 qui devait régir le transit et le trafic yougoslave par Salonique. Ils établissaient, ensuite, les accords de principe sur la façon dont il y avait lieu de régler les points litigieux et prescrivaient que le règlement devait être fait dans un très bref délai sous forme de protocoles additionnels à la convention du 10 mai 1923, en prévoyant la signature simultanée d'un pacte d'amitié et de règlement pacifique de tous différends.

Ces protocoles additionnels ont été signés à Genève le 17 mars 1929. Ils portent le nom de «Protocoles qui ont pour but de préciser la manière d'appliquer les dispositions de la Convention du 10 mai 1923 concernant la Zone franche serbe à Salonique. Ces protocoles, au nombre de six, traitent: du service du port, du service ferroviaire, du service douanier, du service des postes, télégraphes et téléphones, du service vétérinaire, de l'arbitrage et des règles générales sur l'étendue de la liberté du transit. Deux lettres sur la signification du terme «transit serbe-croate-slovène» et une déclaration sur les horaires font également partie de ces instruments diplomatiques qui ont la même valeur que la convention du 10 mai 1923¹⁾.

Mais les droits concédés par ces accords à la Yougoslavie dans la Zone franche de Salonique n'assuraient pas encore au commerce yougoslave le degré de liberté et de sécurité voulu pour sa sortie par la Mer Egée. Il a fallu les compléter par des dispositions régissant le trafic sur les lignes ferroviaires reliant la Zone, à travers la Grèce, à la Yougoslavie. Le 24 mai 1929, les deux Etats signèrent à Salonique un «Procès verbal en vue de régler les particularités du service ferroviaire entre la Zone franche serbe de Salonique, d'une part et les gares de Salonique et de Djevdjéliya, d'autre part», ainsi qu'un «Règlement concernant la circulation des trains-navettes et les mesures de sécurité à prendre pour la remise et la rescription des différents convois entre la gare centrale de Salonique et la Zone franche serbe».

Voici le sens de ces nouveaux accords:

Les marchandises expédiées de la station frontière par la Zone et inversement de la Zone pour la gare frontière sont considérées comme des marchandises en transit. La Grèce a pris l'engagement non seulement de donner au passage de ces marchandises toutes les facilités dont jouissent en général les marchandises en transit et de n'apporter aucune entrave à ce transit, quelle que soit la nature des

¹⁾ Un protocole concernant le règlement des relations financières relatives à la ligne Salonique—Djevdjeliya (frontière yougoslave) a été signé à la même date.

marchandises transitées, mais aussi celui de laisser la Yougoslavie, dans le cas où les chemins de fer helléniques se trouveraient dans l'impossibilité d'opérer les transports entre la Zone et la frontière yougoslave, faire effectuer, sous certaines conditions, ces transports par des locomotives et du personnel yougoslaves. Les plombs douaniers et ferroviaires apposés à la gare frontière yougoslave ou au bureau d'expédition de la Zone ne doivent sous aucun prétexte ni par aucune autorité hellénique être enlevés en cours de route. Aucune vérification du contenu des wagons ne peut avoir lieu, même dans le cas où une telle vérification serait permise par la Convention Internationale de Berne. Le seul droit de la Grèce consiste à apposer aux wagons des plombs, à côté des plombs yougoslaves, et, éventuellement, à faire escorter les wagons.

Des trains spéciaux entre la Zone et les gares frontières yougoslaves, ainsi que la durée maxima de leur trajet, sont prévus et leur fonctionnement y est réglé d'une façon très minutieuse. Le bureau d'expédition ferroviaire fonctionne dans la Zone sous le nom «Salonique—Zone franche yougoslave». Il fait partie intégrante de la zone. Il fait l'expédition et la réception des marchandises à destination ou en provenance de la Yougoslavie, de même que la réception et la remise des trains. Cependant, pour ne pas lui reconnaître le caractère d'une vraie gare, les trains qui partent de la frontière yougoslave pour la Zone sont directs, c'est à dire affectés au trafic exclusif entre la Yougoslavie et la Zone, et circulent comme des trains-blocs de la frontière à la Zone, subissant durant leur trajet, juridiquement, une transformation: entre la gare frontière et la gare de Salonique, par laquelle il faut passer pour entrer dans la zone, ils sont considérés comme des trains directs; une fois arrivés à la gare de Salonique, ils sont transformés, tels quels, en «trains-navettes» et expédiés immédiatement à la Zone. Un procédé analogue a lieu pour le trafic en sens opposé, c'est à dire de la Zone à la frontière gréco-yougoslave.

Tous les fonctionnaires et gens de service de la Zone franche de Salonique sont nommés par le gouvernement yougoslave, mais leur nombre ne doit pas excéder cent.

Depuis cette époque, la Yougoslavie, peut-on dire, a de ce côté, sa mission ferroviaire balkanique et internationale complètement garantie et assurée.

On se rappelle que la construction de la ligne Vélesse—Bitoly qui doit être prolongée jusqu'à Ohrid en vue des relations automobiles avec l'Albanie, ainsi que les tronçons qui doivent compléter les lignes de la Yougoslavie méridionale en vue des relations avec la Bulgarie (Koumanovo—Kriva Palanka—Vélesse—Tzarévo Sélo) tendent au fond à former définitivement le noeud ferroviaire balkanique qu'est le réseau yougoslave dans sa grande partie¹⁾.

¹⁾ C'est le Traité de Neuilly-sur-Seine, signé le 27 novembre 1919, qui règle certains rapports ferroviaires entre la Yougoslavie et la Bulgarie. On en traite aussi dans le Protocole final concernant la question du paiement des réquisitions et des saisies par les autorités bulgares d'occupation pendant la guerre dans le territoire du Royaume de Serbie, signé à Sofia le 26 novembre 1923.

5) LES ENGAGEMENTS INTERNATIONAUX ET LA POLITIQUE TARIFAIRE EXTÉRIEURE DES CHEMINS DE FER YUGOSLAVES

C'est la Suisse qui avait avant la Guerre Mondiale pour mission de coordonner, sinon d'unifier, le code civil et commercial des transports internationaux. Deux sessions de la Conférence de Berne (1878 et 1881) ne marquèrent pas de résultats décisifs. L'accord fut réalisé surtout en 1886 et il fut consacré par une convention diplomatique signée le 14 octobre 1890 entre l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse¹). Profitant de la faculté d'adhésion constante prévue par les articles 1 et 58 de cette Convention, la Serbie s'est empressée de se mettre sous l'empire de cette législation internationale.

La Yougoslavie a adopté la même attitude: elle s'est toujours hâtée de signer les conventions internationales utiles au trafic aussi bien des voyageurs que des marchandises.

Bien entendu, elle a adhéré d'abord à la clause de l'article 366 du Traité de Versailles: «A partir de la mise en vigueur du présent traité, les Hautes Parties contractantes renouvelleront, en ce qui les concerne et sous les réserves indiquées au second paragraphe du présent article, les conventions et arrangements signés à Berne le 14 octobre 1890, le 20 septembre 1893, le 16 juillet 1895, le 16 juin 1898 et le 19 septembre 1906, sur le transport des marchandises par voie ferrée». — Elle accepte les clauses de la «Convention internationale et du Statut sur la liberté du transit» signée à Barcelone le 20 avril 1921, ainsi que celles de la «Déclaration portant reconnaissance du droit au pavillon des Etats dépourvus de littoral maritime», signée au même lieu et le même jour. — En octobre 1922, la Yougoslavie participe, avec les grandes administrations européennes des chemins de fer, à la fondation de l'Union Internationale des Chemins de fer (conformément à une décision prise en avril 1922 par la Commission des transports de la Conférence Economique de Gênes.²) — Elle signe la Convention et le Statut sur le Régime international des voies ferrées et le Protocole de signature, établis à Genève le 9 décembre 1923.

Les deux directions des chemins de fer ont conclu plusieurs arrangements en vue d'activer le transit entre Yéssénitzé (frontière austro-yougoslave sur la variante de la ligne sud-européenne) et Tzaribrode (frontière bulgaro-yougoslave) jusqu'à Sofia et plus loin. — Un traité de Commerce et de Navigation entre la Yougoslavie et l'Albanie, signé à Belgrade le 22 juin 1926, est à la base des règlements des communications albanou-yougoslaves.

¹) Elle réglait l'obligation du transport direct; la forme et les effets légaux du contrat de transport; la responsabilité en cas d'avarie, de perte ou de retard; l'exercice des recours entre les administrations ayant participé aux transports; la compétence en matière de réclamations, etc.

²) Le siège social de cette Union est à Paris. Elle a cinq commissions: du trafic-voyageurs; du trafic-marchandises; des décomptes réciproques et des changes; des échanges et de l'usage réciproque du matériel roulant; et des questions techniques. Elle publie régulièrement le *Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de fer*. — La Yougoslavie a signé des accords de l'Union pour l'utilisation des voitures et fourgons en trafic international du 15 mai 1928.

La Yougoslavie a été parmi les premiers Etats qui ont signés les très importantes Conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des bagages ainsi que le transport des marchandises par chemin de fer, élaborées à Berne le 23 octobre 1924, conformément à l'article précité du Traité de Versailles, en vue de remplacer le code ferroviaire international de 1890.

Nous verrons plus loin les accords ferroviaires que la Yougoslavie a conclu avec certains pays. Cependant, dès maintenant, on peut dire, d'une façon générale, que le tableau synoptique des ratifications des conventions avec des clauses d'ordre ferroviaire tracé par le Secrétariat de la Société des Nations démontre facilement que ce pays occupe une très bonne place parmi les Etats ayant parfaitement accompli leur devoir de membres du grand aéropage international à l'égard des communications et du transit internationaux¹).

Les questions des liaisons continues, accélérées et directes, des horaires, des règlements sanitaires et policiers, tout cela a été résolu, quoique avec lenteur, assez facilement. Le Traité de Versailles a été formel sur ce point. Aux puissances vaincues il imposait tout simplement l'obligation de se conformer à la Convention de Berne de 1890 et à celle qui devait la remplacer cinq ans après la victoire (Article 366, alinéa 2). Les nouveaux Etats successeurs de l'Autriche-Hongrie profitèrent ainsi d'une législation ferroviaire internationale qui était jadis à l'avantage des grandes puissances.

C'est le problème des tarifs extérieurs qui a été pour la Yougoslavie le plus difficile à résoudre. Lié à la vie internationale politique et économique aussi bien qu'à la consolidation intérieure, il présentait des aspects variés et variables.

Nous avons vu que le rajustement des tarifs intérieurs en You-

¹) Signalons encore quelques conventions d'ordre général, se rapportant au Transport ferroviaire, naval, automobile ou aérien auxquelles la Yougoslavie a adhéré:

Convention et Protocole portant réglementation de la navigation aérienne, Paris, 13 octobre 1919 et 1 mai 1920; — Arrangement conclu entre les Alliés et l'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie et la Bulgarie à Spa le 16 juillet 1920; — Convention et arrangements conclus à Madrid, le 30 novembre 1920, à l'occasion du VIIe Congrès de l'Union Postale Universelle; — Convention sanitaire internationale signée à Paris le 17 janvier 1921; — Protocoles relatifs à un amendement de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919, signé à Londres, le 27 octobre 1922 et le 30 juin 1923; — Traité de Commerce et de Navigation aérienne entre le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et le Japon, conclu à Vienne, le 16 novembre 1923; — Convention postale universelle et autres instruments y relatifs, signés à Stockholm le 28 août 1924; — Arrangement international concernant les colis postaux avec le Protocole final et le Règlement d'exécution de l'Arrangement, signés à Stockholm le même jour.

C'est ici qu'il faudrait, peut-être, signaler aussi les conventions qui ont trait au transit en général: Convention entre la Belgique, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, la Roumanie, le Royaume des Serbes-Croates-Slovènes et la Tchécoslovaquie établissant le Statut définitif du Danube, signé à Paris le 23 juillet 1921, mise en pratique par l'Ordonnance du Ministère yougoslave des Finances N° 134 du 16 juin 1923; — Convention internationale sur la simplification des formalités douanières, Genève, le 3 novembre 1923; — Convention internationale sur la circulation automobile, Paris, le 24 avril 1926; — Convention internationale sur le rapatriement des marins, Genève, le 23 juin 1926.

goslavie a été difficile et que les réformes à accomplir entraînaient en longueur. Lorsqu'un transport devait s'effectuer sur un trajet avec divers réseaux reliés avec les chemins de fer yougoslaves, il en résultait une confusion telle que les employés chargés du service des expéditions étaient eux-mêmes embarrassés pour trouver le mode de transport le plus judicieux. Les erreurs étaient inévitables; elles amenaient des plaintes et de fréquentes réclamations de la part des intéressés, des correspondances sans fin entre les bureaux chargés de la vérification et de la répartition des taxes des diverses administrations et des divers Etats. La Yougoslavie ne pouvait mener une politique tarifaire extérieure avec un but établi et avec des avantages sûrs qu'après les modifications et surtout après l'unification de ses tarifs applicables à l'intérieur du pays. Jusque-là, elle apparaissait, dans les conférences internationales, comme observatrice des événements.

Avec l'Autriche et la Hongrie, en tant que leurs chemins de fer avaient des jonctions directes avec les lignes yougoslaves, les arrangements, inspirés par la pratique d'avant-guerre, ont été réalisés pour ainsi dire dès le début du nouveau Statut européen. C'est surtout l'Autriche qui a tenu à se montrer une bonne voisine¹). La Hongrie a été récalcitrante. Comme les pourparlers pour la signature du Traité de Paix de Trianon entre les Alliés et la Hongrie se prolongeaient (4 juin 1920) et que les liens de voisinage immédiat de la Yougoslavie et de la Hongrie ne souffraient plus l'ajournement, les deux pays signèrent d'abord un accord sur l'échange des marchandises et des vivres (Belgrade, 13 mars 1920). Encouragée par l'Italie qui, après la victoire des Alliés, reprenait, à l'égard de la Yougoslavie, le rôle des Austro-Allemands et cherchait à accaparer les Balkans, — la Hongrie mit longtemps à se résigner à l'égalité de droit dont devaient jouir dorénavant ses anciens sujets et ses adversaires d'hier. Mais force lui fut,

¹) Traité de paix de Saint Germain en Laye (arrangement provisoire, 10 septembre 1919 — Accord entre le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et la République Autrichienne concernant l'échange des marchandises entre la «Direction Centrale pour le trafic commercial avec l'étranger» à Belgrade et «Deutschösterreichisches Waren-Verkehrs-Büro und Deutschösterreichische Kriegs-Getreibe-Anstalt» ainsi que «Deutschösterreichische Lebensmittel — Ein fuhrstelle zu Wien», signé le 1er septembre 1919; — Déclaration portant modification de l'Arrangement conclu le 10 septembre 1919 entre les Puissances alliées et associées concernant la contribution aux dépenses de libération des territoires de l'ancienne Monarchie Austro-hongroise, signé à Paris, le 8 décembre 1919; — Arrangement austro-yougoslave concernant le règlement provisoire du trafic commercial réciproque, signé à Belgrade, le 27 juin 1920; — Accord additionnel sur le trafic-frontière entre le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et la République d'Autriche, signé à Belgrade, le 23 février 1922; — Prolongation de l'accord du 27 juin 1920, signée en 1922; — Accord sur la restitution du matériel roulant prévue à l'article 184 du Traité de Saint-Germain-en-Laye, signé à Vienne le 6 janvier 1923; — Loi sur le transport de tous les biens de l'ancienne Monarchie Austro-Hongroise à titre de propriété du Royaume des Serbes-Croates-Slovènes, 15 avril 1923; — Dans le Traité de commerce signé entre les deux pays à Vienne le 3 septembre 1925, il y avait une convention vétérinaire qui touchait de près les relations ferroviaires, une convention concernant le règlement du trafic-frontière; un accord spécial sur les routes, les voies, les ponts, les bacs, la navigation et le flottage dans la zone frontière et une convention sur le trafic-touriste.

vu ses intérêts propres, de se prêter aux règlements d'abord provisoires et ensuite définitifs¹⁾.

C'est surtout avec l'Italie que la Yougoslavie ne réussissait pas à établir des relations ferroviaires avantageuses. Le gros problème était le trafic-marchandises par Trieste et Riyéka (Fiume). Les Yougoslaves, douloureusement déçus de ne pas détenir ces deux ports indispensables à l'arrière pays, purement yougoslave, sentirent peser sur eux l'impérialisme italien et s'aperçurent que, bien que l'oppression austro-hongroise ait disparu, leurs débouchés sur l'Adriatique du Nord étaient à la merci d'une grande puissance extrêmement jalouse de ses intérêts exclusifs et expansive. C'est la mort dans l'âme que le nouvel Etat signa les conventions de Rapallo et de Santa-Margarita qui l'obligeaient à abandonner plus de 700.000 nationaux vivant sur un territoire continu ethnographiquement et sans contestation yougoslave.

Les appréhensions des Yougoslaves s'avérèrent fondées. L'Italie ne se contenta pas de son gain territorial. Elle se mit immédiatement à protéger et à favoriser les ports de Trieste et de Riyéka, en y introduisant un système spécial de politique tarifaire et en concluant des accords avantageux pour les pays de l'Europe Centrale qui voulaient se servir de ses ports. Le Traité de Paix interdisant à l'Allemagne de pratiquer, jusqu'à 1925, une politique de protection de ses ports, l'Italie attirait tout le trafic de transit vers elle. Sur ce désavantage pour la Yougoslavie se greffait le problème du règlement des «Chemins de fer du Sud» dont une partie passait par le territoire italien. Ajoutons-y les discordes intérieures du jeune Royaume. La Yougoslavie, tout en cherchant des remèdes dans les accords avec d'autres pays, fut forcée de transiger et de se faire violence pour traiter avec sa voisine, qui, du reste, devenait de plus en plus une bonne cliente pour ses produits agricoles. En outre, lorsque la clause précitée du Traité de Versailles expira, l'Allemagne organisa une concurrence acharnée contre les ports de Trieste et de Riyéka, en accordant aux pays intéressés des tarifs exceptionnellement bas pour toute exportation par Hambourg.²⁾ L'Italie, alors, elle aussi, tenait au règlement

¹⁾ Accord provisoire supplémentaire relatif au transport, 13 septembre 1921; — Accord dit «Bochkovitch-Koranyi» sur diverses questions pendantes au sujet des livraisons de charbon des mines de Pecs, sur la restitution et le remplacement du matériel ferroviaire, signé à Paris le 3 février 1924, approuvé par la Commission des Réparations le 21 février 1924, complété par un Procès-verbal en 1926; — Protocole sur la valorisation du matériel ferroviaire serbo-croato-slovène, signé à Belgrade le 22 mars 1924; — Convention concernant le règlement des communications et du transit sur les chemins de fer des deux Royaumes, sur l'entretien des ponts métalliques reliant les lignes de chemins de fer des deux pays et sur l'usage de la gare de Gola, signé le 24 juillet 1924; — Protocole entre le gouvernement yougoslave et le gouvernement hongrois concernant l'exécution de l'article 17, Annexe A, du Traité de commerce hongro-yougoslave le 24 juillet 1926 (dispositions sur les faveurs spéciales du trafic frontière, avec description de la zone-frontière des deux pays), signé à Belgrade le 10 octobre 1929.

²⁾ Les transports de Vienne arrivaient à être meilleur marché par Hambourg que par Trieste.

correct, sinon amical, des relations ferroviaires italo-yougoslaves. Et, depuis, tout en laissant encore à désirer, elles sont empreintes d'un certain esprit d'intérêt commun.¹⁾ Il y a même, dans ce domaine ferroviaire, une activité diplomatique qui n'est pas d'usage courant entre la Yougoslavie et les autres pays. C'est que l'Italie, depuis quelques années, soigne particulièrement sa pénétration économique en Yougoslavie, comme dans d'autres pays balkaniques.

Aussi bien pour compléter son système de rapports ferroviaires et des tarifs extérieurs et pour établir un juste équilibre des influences économiques de l'étranger sur sa vie nationale que pour satisfaire les besoins de sa population rurale et de son industrie, la Yougoslavie s'est liée économiquement avec d'autres Etats. L'Allemagne a été parmi ceux qui lui ont fait des avances attirantes et qui n'ont cessé d'entretenir des relations tarifaires des plus amicales. Depuis l'Accord signé à Paris le 20 juin 1921 entre la Grande Bretagne, la France et l'Etat serbo-croato-slovène relatif à la fixation du pourcentage de la Yougoslavie dans les sommes versées par l'Allemagne au titre des réparations, par le Traité de Commerce et de Navigation germano-yougoslave signé à Belgrade le 4 février et 5 décembre 1921, complété le 6 octobre 1927 (Berlin) et le 19 octobre 1928 (Prague), jusqu'aux arrangements les plus récents, elle a pratiqué à l'égard de

¹⁾ La simple nomenclature des conventions conclues entre l'Italie et la Yougoslavie en donne déjà une idée nette. Laissons à part l'Arrangement relatif au compte des réparations en ce qui concerne l'Italie, signé à Saint-Germain le 10 septembre 1919 et les Conventions purement politiques. Signalons, aussi seulement en passant, l'Accord dit «Troumbitch - Bertolini» sur la répartition du tonnage et de la flotte ex-autrichienne et ex-austro-hongroise, signé à Paris le 7 septembre 1920, et complété à Rome le 3 octobre 1923. Tenons-nous aux conventions d'ordre ferroviaire au moins en leur grandes parties: Accord sur l'exécution des stipulations arrêtées à Rappallo le 12 novembre 1920, Convention concernant le trafic de frontière entre Zadar (Zara) et les territoires limitrophes, Convention pour accords généraux concernant les voies de communication, signés en 1922; — Accord entre la République d'Autriche, le Royaume de Hongrie, le Royaume d'Italie et le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et la Compagnie des Chemins de fer du Sud («Südbahn»), pour la réorganisation administrative et technique du réseau de ladite Compagnie et la Convention entre les mêmes Parties contractantes sur la réglementation du transit et des communications sur le réseau de la Compagnie des chemins de fer «Danube — Save Adriatique» (ancienne Compagnie des Chemins de fer du Sud), signés à Rome le 29 mars 1923; — Convention sur les relations économiques entre la zone de frontière, sur les services mixtes italiens et serbo-croato-slovènes dans la gare principale de Fiume (Riyéka), etc, signée à Rome le 27 janvier 1924; — Conventions entre le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes et le Royaume d'Italie concernant le réseau de l'ancienne «Südbahn» situé sur le territoire de Fiume, et le règlement des communications et du transit par chemin de fer, signées à Belgrade le 14 juillet 1924, en même temps que le Traité de Commerce et de Navigation; — Accords sur les services des postes, sur les tarifs des marchandises directs et le tarif adriatique, et sur l'usage des gares de frontière, des gares communes et des sections de raccordement, signés à Belgrade le 12 août 1924; — Accord sur le régime douanier et le trafic frontière signé à Florence, le 22 juin 1925; — Règlements, accords, conventions: sur le Règlement du trafic (Nettuno, 20 juillet 1925), sur les communications entre Fiume et la Yougoslavie, sur les services automobiles publics et sur le transport funèbre des corps entre Zadar et les territoires limitrophes, sur le mouvement des touristes, etc., signés à Nettuno le 20 juillet 1925. — Au moment où nous faisons imprimer notre ouvrage, un revirement s'est produit dans les relations italo-yougoslaves (Pacte Ciano-Stoyadinovitch, avril 1937).

la Yougoslavie une politique ferroviaire extrêmement cordiale. Économiquement éloignée de la France, vers qui vont ses prédilections¹⁾, négligée jusqu'à 1936 par la Grande Bretagne²⁾, n'ayant plus rien à attendre de l'Espagne, des Pays Bas³⁾, et d'autres pays, s'excluant du commerce avec la Russie à cause du communisme, sous la menace de l'impérialisme italien, la Yougoslavie s'est prêtée à l'invitation germanique: les deux administrations des chemins de fer ont abouti à des tarifs de transit et de tourisme très avantageux pour les ressortissants de leurs Etats. Nous ne mentionnerons qu'un seul exemple: le tarif spécial pour les pruneaux yougoslaves entre la Yougoslavie et les stations des chemins de fer allemands.

Cependant, dans toute leur politique ferroviaire internationale, les Chemins de fer yougoslaves ne se sont jamais départis de l'esprit de la Convention Internationale de Berne de 1890. Ils ont respecté le Règlement international pour les wagons privés. A la base de leurs engagements internationaux se trouvent des dispositions sur les taxes et distances kilométriques du tarif établi mutuellement par les administrations contractantes ainsi que des dispositions sur les tarifs internes des administrations participantes, pour autant que celles-ci ont été prises en considération dans les tarifs directs.

Non seulement pour déjouer la concurrence à outrance des grands pays ou pour favoriser le trafic intérieur, mais aussi pour mettre au service de l'Europe Centrale et Méridionale ses ports, encore modestes mais qui se perfectionnent sans cesse, la Yougoslavie a créé les tarifs spéciaux pour les marchandises du pays et de l'étranger qui utilisent ses ports, tarifs dits «maritimes».

Avec les réformes tarifaires réalisées en 1935, en abaissant aussi bien le prix pour les voyageurs que pour le transport des marchandises, inspirée par la vérité élémentaire que les moyens de transport doivent être non pas des ressources de rentes mais des instruments d'utilité publique et des leviers de la vie économique, la Yougoslavie a voulu mettre ses chemins de fer non pas seulement au service de sa propre prospérité, mais aussi du service du redressement européen.

¹⁾ Ni la Convention de Commerce et de Navigation franco-yougoslave du 20 janvier 1929, ni le Traité de Commerce du mois de décembre 1936 ne donnent à l'économie nationale de la Yougoslavie des débouchés radicalement avantageux.

²⁾ Après l'Echange de notes entre le gouvernement yougoslave et le gouvernement britannique en vue de régler les relations commerciales des deux pays, le 18 juin 1926, la visite du Roi Edouard VIII en Yougoslavie en 1936, soulevant un véritable flot d'anglophilie, a donné beaucoup d'espoirs à tous ceux qui s'intéressent à l'industrie yougoslave qui ne réussit pas à l'harmoniser avec la richesse agricole du pays faute de capitaux.

³⁾ Convention de Commerce et de Navigation hispano-yougoslave date du 27 septembre 1929. — Entre les Pays-Bas et la Yougoslavie, un échange de notes eut lieu le 20 décembre 1922 et le 15 juin 1923, portant sur renouvellement de la Convention Internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer, signée à Berne le 14 octobre 1890.

CHAPITRE VI

L'ACTIVITÉ FERROVIAIRE DE LA YUGOSLAVIE CONTINUE (1937)

Le Roi Libérateur Pierre Ier Karageorgévitch, qui a tant souffert et tant appris, avait l'habitude de dire: «Les armes et les chemins de fer, ce sont deux moyens pour maintenir le présent et pour assurer un meilleur avenir»¹). Sous le règne de son fils, le Roi-Preux Alexandre Ier l'Unificateur, la Yougoslavie n'a pas perdu de vue cette devise. Aujourd'hui encore, tandis que le jeune Roi Pierre II grandit, la Yougoslavie, pacifique dans le plus profond et le plus intime de son âme, forge des armes. Mais ceci n'est point l'objet de notre livre. Ce qui nous intéresse ici, c'est l'obéissance de la nation yougoslave à la sage parole du Grand Roi se rapportant aux chemins de fer. Loin de considérer sa tâche comme terminée dans le domaine ferroviaire, le peuple yougoslave continue à développer dans ce sens une activité inlassable. Les traditions sont établies, les buts sont connus, la route est indiquée.

Au Ministère des Communications, à la Direction Générale, dans les services des Directions régionales, jusqu'aux postes les plus modestes, on veille, d'abord, jalousement, sur le maintien et le bon fonctionnement de ce qui est déjà acquis. Soulignons un seul fait: bien que le trafic devienne de plus en plus intense, le nombre des retards en 1936 a diminué de 50 % sur celui de 1935, et on n'a eu qu'à déplorer que 3 accidents au lieu de 31 en 1929.

Puis, on perfectionne tous les jours la voie, le matériel roulant et le service.

Que d'exemples pourrions-nous citer!

A Zagreb, sur la Save, il existe un pont construit au temps de la domination austro-hongroise, qui ne répond plus aux exigences du trafic moderne. Il ne permet qu'une vitesse de 5 kilomètres à l'heure! Les communications internationales, entre autres, s'en trouvent très gênées. Aussi pousse-t-on à la construction d'un nouveau pont, avec deux voies — l'une pour la ligne Karlovatz—Souchak et Karlovatz—Split, et l'autre pour la ligne Brode—Belgrade. Les cinq piles sont

¹) Discours prononcé à Oujitzé le 26 septembre 1905.

déjà prêtes, la construction métallique est confiée aux entreprises du pays.¹⁾ Un crédit de 25.000.000 de dinars est mis à la disposition du Ministère des Communications. Le 25 février 1937, le Conseil des Ministres, sur la proposition du ministre des Communications, M. Spaho, décida de commander le pont à l'Usine de locomotives, de wagons et de ponts à Slavonski Brode.

De même, le plan de l'élargissement des gares ainsi que de la construction de nouvelles gares est poursuivi d'une manière rationnelle. Il est vrai que le problème de la gare de Belgrade, prise dans le stricte mot de ce terme, est resté entier, bien que le «noeud ferroviaire» de Belgrade ait été l'objet de certaines améliorations. Mais, on a agi dans le sens de la transformation des gares dans d'autres endroits. On a commencé par les gares des grands centres touristiques et économiques: les gares de Split et de Souchak, par exemple, sont en train d'être transformées et agrandies. Une nouvelle gare remplacera celle de Saraiévo. A Doubrovnik, sur le nouveau quai, devant l'Eglise Sainte-Croix, à Grouj, un édifice, large de 40 mètres et long de 70, dont la façade sera toute en pierre, et dont l'ensemble s'harmonisera avec l'antique ambiance architecturale du pays, ne tardera pas à s'élever.²⁾ A Skoplyé, au moment même où nous faisons imprimer cet ouvrage, de vastes chantiers s'ouvrent, d'où jaillira la nouvelle gare sous la forme d'un monument magnifique dont les lignes modernes se marieront avec celles des vieux monastères et où le marbre du pays couvrira le béton armé.³⁾

D'autre part, on n'ignore pas le progrès technique. On modernise. La «micheline» a fait son apparition en Yougoslavie; l'autorail n'y est plus à ses premiers essais.⁴⁾ L'électrification des chemins de fer est également envisagée, étudiée et même en train d'être effectuée à Souchak, à ce point névralgique du trafic international.⁵⁾

¹⁾ Un concours international fut ouvert pour obtenir le meilleur projet de ce pont. Y prirent part: 21 Allemands, 3 Tchécoslovaques, 3 Autrichiens, 2 Français, 1 Suisse, 1 Polonais et 3 Yougoslaves. Le premier prix (60.000 dinars) fut décerné au projet de la Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg Man; le deuxième à l'Usine yougoslave de wagons, de machines et de ponts à Slavonski Brode; le troisième, à l'architecte Louis Eillers de Hanovre. Le premier projet prévoyait un poids de 1.900 tonnes, ce qui dépassait les conditions du concours. On décida de construire d'après un projet combiné du premier et du deuxième.

²⁾ Les crédits, montant à 4.000.000 de dinars, ont été accordés.

³⁾ La gare sera longue de 105 mètres et large de 30. Elle coûtera 10.000.000 de dinars, les installations purement ferroviaires non comprises.

⁴⁾ La Yougoslavie possède actuellement une dizaine d'automotrices à moteurs à naphte pour la voie normale, achetées au Danemark. La première catégorie a une force de 250 chevaux; le type léger est de 80 chevaux. Un parcours que la locomotive à vapeur effectue en six heures et demie (Belgrade—Kralyévo), est effectué par ces locomotrices en quatre heures.

Pour la voie étroite, la Yougoslavie a acheté en Allemagne sept locomotrices, chacune avec trois voitures; la première et la troisième sont pourvues d'un moteur à naphte, avec transmission hydraulique. Ces trains, de luxe peut-on dire, circulent sur la ligne adriatique à voie étroite: Belgrade—Oujitzé—Saraiévo—Doubrovnik. La distance de 700 kilomètres, avec plus de 130 tunnels, est parcourue en seize heures au lieu de vingt-quatre que mettait la locomotive à vapeur. Le matin on est encore à Belgrade, le soir, à 23 heures, on est sur la côte adriatique!

⁵⁾ C'est de Souchak, par le tunnel Braïditzé, à Chkerlyévo que l'on va électrifier la ligne, d'abord sur un parcours de 13 kilomètres. Le projet d'électrification

Un autre aspect de l'activité ferroviaire tout actuelle de la Yougoslavie est le travail pour le perfectionnement des tracés établis ou pour l'établissement de nouveaux tracés. En silence, mais avec ténacité et ardeur, une vaillante armée d'ingénieurs yougoslaves explorent minutieusement le terrain déjà étudié ou celui où de nouvelles lignes doivent passer. Souvent, la vérification des détails de quelques tracés établis en a amené la modification.¹⁾

Mais ce sont surtout les tracés des variantes et des aboutissements de la ligne adriatique qui sont étudiés.

Ligne adriatique! Mais, au fond, quelle est cette ligne? Qu'en tend-on aujourd'hui sous cette dénomination?

Jadis on désignait par ce vocable la ligne qui devait assurer au petit Royaume de Serbie un accès à la Mer Adriatique. On la lui accordait comme compensation au moment de l'annexion de la Bosnie-Herzégovine en 1908. Elle devait passer de Belgrade, par Niche et, ensuite, par la Turquie et l'Albanie, à Dratch (Durazzo). Depuis la délivrance de la Vieille Serbie et de la Macédoine, on imaginait volontiers cette ligne passant par Skoplyé et, ensuite, par l'Albanie.

Depuis la formation de la Yougoslavie, on envisageait d'abord une ligne qui, de Belgrade, suivait l'artère verticale jusqu'à Prichtina ou Mitrovitza, d'où elle allait traverser le Monténégro, pour aboutir à Boudva. En 1922, d'après la Loi du 23 juillet 1922, dont nous avons longuement parlé, un Bureau technique fut formé par des ingénieurs américains, en vue d'étudier le tracé de la *Yadranska prouga* (ligne adriatique), de Belgrade à — Kotor. Le 17 juin 1923, ce Bureau conseillait au gouvernement de Belgrade d'adopter le tracé suivant: Belgrade—Chabatz—Vichégrade—Nikchitch—Rissan—Kotor. (Il est vrai qu'il proposait aussi une variante de Nikchitch à Kotor par Boudva). Nous avons vu qu'une *ligne adriatique* fut réalisée avec des chemins de fer à voie étroite, reliant la Yougoslavie de l'Est, c'est à dire Zaié-tchar (par Paratchine et Stalatch, et ensuite par les petits chemins de fer de l'ancienne Serbie de l'Ouest et de la Bosnie) avec Doubrovnik, par Zélénika et Metkovitch.²⁾ Actuellement, on s'occupe de la transformation de la voie étroite Kralyévo—Tchatchak en voie normale, en vue d'obtenir ainsi une ligne adriatique à voie normale de Belgrade, par Kragouïévatz et Kralyévo, à travers la Bosnie, jusqu'au moyen Adriatique. Tout récemment, d'après le plan de 1936, on a adopté

de la ligne Oujitzé—Saraïévo—Konyitz est prêt. Ce sont les capitaux qui manquent!

¹⁾ On avait interrompu, par exemple, en été 1936, les travaux sur le tronçon Oustipratcha-Fotcha (liaison de l'ancienne Serbie de l'Ouest, de la Bosnie, du Monténégro et de l'Adriatique), parce qu'on avait, sur le tracé primitivement établi, rencontré un terrain dangereux. Deux professeurs de géologie de l'Université de Belgrade sont allés avec des ingénieurs étudier le problème sur place, et un nouveau tracé a été arrêté.

²⁾ Sur la ligne Bossanski Brode—Saraïévo—Metkovitch, sur une longueur de 140 km., les anciens rails légers, d'un peu moins de 18 kg au mètre courant, ont été remplacés par des rails à voie normale, de 30 kg au mètre, reçus, pour la plupart d'Allemagne, à titre de réparations.

la ligne normale qui, de Belgrade, par Valyévo, Touzla et Banya Louka, doit rejoindre la ligne de l'Ouna à Bihatch, et atteindre ainsi la mer à Split.

Aussi, au fond, faudrait-il parler non pas d'une ligne adriatique, mais d'un véritable réseau adriatique, qui mettrait les différents points de l'intérieur de la Yougoslavie à la distance la plus courte de la côte adriatique (septentrionale, moyenne et méridionale)¹⁾.

¹⁾ La ligne adriatique à voie normale Belgrade—Ripagne—Lazarévatz—Topola—Kragouïévatz—Kralyévo—Rachka—Mitrovitza—Prichtina—Petch—Andriyévitza—Bérané—Ravna Réka—Moykovatz—Kolachine—Podgoritza—Kotor, longue de 810 km.; relierait, d'un côté, Belgrade à l'Adriatique, et, de l'autre côté, la Voïvodine et la Serbie avec la Plaine de Kossovo, la Métohiya, le Sandjak et le Monténégro. Passant par beaucoup de grandes et petites villes, traversant des contrées fertiles et populeuses, s'engageant souvent à travers des défilés pittoresques (Ibar, Petch, Bistritza, Lime, Tara, Moratcha), elle présente de grands avantages économiques, civilisateurs et nationaux. Elle sera une ligne de tourisme par excellence. Son tracé part du noeud ferroviaire de Belgrade et longe la ligne actuelle Belgrade—Niche jusqu'à Resnik, d'où elle s'en sépare et passe dans la vallée de Béla Réka, puis, par un tunnel long de 3850 mètres, traverse la vallée des rivières de Tophchidère et de Baraïévo, pour descendre à Lazarévatz, point de bifurcation de deux lignes adriatiques à voie normale: une pour Split et l'autre pour Kotor. L'embranchement qui va à Kotor suit le tracé de la ligne existante à voie étroite Lazarévatz—Arandjélovatz, qui doit être transformée en ligne à voie normale, et d'Arandjélovatz passe à Topola et à Kragouïévatz. Là, elle reprend la ligne déjà construite Kragouïévatz—Kralyévo—Rachka—Mitrovitza—Prichtina, dont le tronçon Mitrovitza—Prichtina doit être transformé en ligne de deuxième classe. De Prichtina, elle longe les rivières Drénitza, Miroucha et Bistritza jusqu'à Petch (tronçon construit), d'où, par un tunnel de 10 km., elle passe sous la montagne de Tchakor, descend vers la rivière Vélika et la suit jusqu'à Andriyévitza. De là, elle suit le Lime, en passant par Bérané—Biotché, et près Ravna Réka, à 5 km. avant Bélo Polyé, rejoint la ligne Ouvatz—Priboi—Priyépolyé—Bélo Polyé. De Ravna Réka, elle remonte la rivière Lépénitza et vers sa source, par un tunnel d'un kilomètre, traverse la vallée de la Tara, qu'elle suit en touchant Moïkovatz et Kolachine, pour passer, sous Vétrénik et Pélyev Breg, dans la vallée de Mala Riéka, la longe jusqu'à Podgoritza, Vir-Pazar, remonte jusqu'au tunnel de Podgor, long de 7 km., et, en sortant de ce tunnel, descend jusqu'à Kotor. — La deuxième ligne adriatique: Belgrade—Lazarévatz—Valyévo—Touzla—Doboï—Banya Louka—Bihatch—Knine—Split, sera d'une longueur totale de 770 km. La première partie de cette ligne de Belgrade à Lazarévatz est commune à celle-ci et à la précédente. Sur les sections Lazarévatz—Valyévo et Doboï—Touzla, il existe déjà une ligne à voie de 76 cm., qui sera remplacée par la voie normale sur une longueur de 98 km. La partie Banya Louka—Bihatch, ainsi que celle de Knine—Split existent déjà, de sorte qu'en réalité il ne reste qu'à construire les sections Valyévo Touzla—Doboï—Banya Louka et Bihatch—Knine (achèvement de la ligne de l'Ouna) d'une longueur totale de 345 km. En traçant cette ligne on a voulu, d'un côté, relier Belgrade à Split par la voie la plus courte, et, d'autre part, en évitant que cette ligne passe à proximité immédiate de la ligne existante Belgrade—Zagreb—Split, ou d'un fleuve navigable comme l'est la Save, on s'efforce de la faire passer par les régions fertiles qui n'ont pas de chemins de fer à voie normale. Son rôle sera surtout de drainer vers la mer et le port de Split tout le trafic ferroviaire des contrées riches de la Serbie, de la Bosnie, de la Slavonie et Croatie que lui apporteront les lignes latérales. — La troisième ligne adriatique, longue de 179 km., Belgrade—Valyévo—Touzla—Doboï—Saraïévo—Mostar—Split, qui a, avec la ligne précédente, la partie Belgrade—Doboï commune, attend seulement la section Doboï—Saraïévo. Avec un transbordement, on atteindra la mer. Mais, lorsque les possibilités financières l'auront permis une voie normale, passant à côté de la voie étroite, ayant avec celle-ci des gares et des installations communes, sera établie de Saraïévo, par Mostar, à la mer.

Et plus la thèse d'une Yougoslavie pays maritime se fraie le chemin, plus ce réseau adriatique est l'objet des préoccupations du gouvernement, des institutions économiques et des particuliers.¹⁾

À côté de l'amélioration du trafic et des études des tracés, la construction des nouvelles lignes et des raccords ayant à parachever le placement du système ferroviaire yougoslave dans l'axe du nouvel Etat yougoslave reste le souci principal de la Yougoslavie.

Le tronçon à voie étroite Oustipratcha—Fotcha se construit d'une façon accélérée, afin de pouvoir, au-delà, atteindre, par Bilétcha, c'est à dire Doubrovnik. La distance Belgrade—Doubrovnik sera ainsi bientôt réduite de 114 kilomètres, autrement dit de plus de 6 heures.²⁾

De Bilétcha, la ligne ira, à l'Etat, jusqu'à Nikchitch et, ensuite, à Podgoritzza. A Nikchitch, le Président du Conseil a posé, au cours d'une cérémonie à la fois intime et solennelle, la première pierre de la gare du futur chemin de fer. Cet édifice est pour l'instant une sorte de symbole du réseau ferroviaire que les populations monténégrines attendent depuis de longues, de très longues années.

Mais passons aux constructions plus importantes: à celle de la ligne de la Drave («podravska prouga») et à celle de l'Ouna.

On se rappelle que dans le déplacement d'orientation et dans le réajustement des lignes héritées de l'Autriche-Hongrie, la Yougoslavie avait fait un effort gigantesque. Elle le poursuit actuellement en deux endroits: sur le raccord Koprivnitza—Varajdine et sur celui de Bihatch à Knine.

Le premier doit assurer la ligne directe et la plus courte de la capitale au nord de la Slavonie, à Maribor, tout en reliant les unes aux autres certaines régions qui manquaient de soudure ferroviaire, si nous osons nous exprimer ainsi. Cette ligne, dite «podravska» (de la Drave), est une artère qui replace en Yougoslavie tout un système de chemins de fer orienté jusqu'à 1918 vers la Hongrie et l'Autriche. Les travaux de terrassement ont été terminés en automne 1936. Les installations sont prêtes. On agrandit la gare de Varajdine.

¹⁾ Dans la discussion devant la Commission des Finances de la Skoupchtina, le 3 février 1937, M. Louka Kostrintchitch, député (Club populaire paysan) déclarait que le problème essentiel de la Yougoslavie était: la transformation de l'Etat continental en un Etat maritime. — Les controverses sont surtout vives au sujet de l'aboutissement de la ligne adriatique à travers le Sandjak de Novi Pazar et de Monténégro. Des députations du peuple viennent fréquemment prier le gouvernement de Belgrade d'activer la construction de la ligne à travers ces régions. Dans les villages qui désirent que la ligne adriatique aille jusqu'à Boudva en les traversant, on organise des processions religieuses et des services d'action de grâce pour implorer Dieu d'exaucer leur désir! (Voir les journaux: Vréme, du 22 février 1936. — Articles de MM. V. Markovitch, Miloché Stévovitch et Srétin Voukossavlyévitch dans la Politika des 28 juillet et 28 août 1935, et du 17 février 1936).

²⁾ Comme cette ligne Oustipratcha—Fotcha—Bilétcha ira, à l'Ouest, par Trébinyé, vers Metkovitch, on agite déjà la question du port de Plotché à l'embouchure de la Nérétva, où un bassin de 525 mètres (comme à Hambourg!) pourrait être aménagé (cependant que celui de Doubrovnik n'est que de 180 mètres). Voir l'article de A. K. dans la Politika du 19 août 1936).

Plus de mille ouvriers s'emploient à achever la voie pour livrer la ligne à la circulation vers la mi-juillet 1937.

Les travaux sur le raccord Bihatch—Knine se poursuivent encore plus activement, en vue de faire aboutir le problème de la «ligne de l'Ouna», posé depuis 1922.¹⁾ Deux grands tunnels, d'une longueur de 1.500 mètres chacun, ont été terminés. De nombreux ouvrages d'art sont construits. La Société française des Batignolles, avec laquelle une nouvelle convention a été conclue en 1935 et qui a modifié ses prix et ses conditions à l'avantage de l'Etat yougoslave, fait diligence.

On entreprend, en 1937, encore d'autres travaux. Le constructeur du tunnel du Saint-Gothard, la Société Rotpletz, s'est vu confier par le gouvernement yougoslave la reprise des travaux de construction de la ligne Pojarévatz—Koutchévo (ligne sud-européenne). La Société Européenne d'études et d'entreprises a été chargée de construire la ligne Valyévo—Tchatchak.²⁾ La Société des Batignolles s'attaque à la ligne Banya Louka—Doboï.

Cependant, ce qui, à notre avis, marque tout particulièrement l'année à laquelle s'arrête notre livre, c'est la mise sur pied des ateliers de machines de Kralyévo (ancienne Serbie) et la construction des usines sidérurgiques à Zénitza (Bosnie). Il s'agit là d'un plan conçu dès 1924 en vue de développer la métallurgie nationale et de monter des usines capables de fournir aux chemins de fer le matériel nécessaire aussi bien pour les rails que pour les locomotives et les wagons et d'en assurer l'entretien. La conférence des techniciens, convoquée en 1926, dont nous avons parlé plus haut, insistait sur le besoin urgent de réaliser ce plan. Le problème se rattachait à l'indépendance économique même du pays. Autrement dit, foncièrement agricole, la Yougoslavie devait s'occuper de son industrie, afin d'équilibrer son économie générale et de ne pas être à la merci des entreprises étrangères. Riche en minerais de fer et de cuivre, elle devait d'abord réparer elle-même son matériel roulant et, ensuite, le fabriquer en quantité suffisante pour ne pas en acheter à l'étranger.

Nous assistons, en effet, à cette anomalie que la Yougoslavie

¹⁾ M. Vladimir Tichma, ingénieur député, demandait dans un article publié par la *Pravda* de Belgrade (14 février 1936), que la ligne passât de Bihatch à Zrmanyé. Cependant les villes de Knine, Split, Chibénik, d'accord avec les villes de la banovina de Vrbas (Banya Louka, Bihatch, Kouloum-Vakouf et Bosanska Kroupa) insistaient sur le tracé Bihatch—Knine, d'autant plus que Zrmanyé est placé dans une région où la neige extrêmement abondante bloque le trafic tous les hivers pendant plusieurs semaines (voir le journal *Obzor*, Zagreb, 19 février 1936, «Ounska prouga» et la *Pravda*, Belgrade, 24 janvier 1936: S. Bochkovitch, «Problème de la ligne de l'Ouna»). — Cependant, dans sa séance du 8 novembre 1935, le Conseil des ministres yougoslave, décida définitivement que la ligne de l'Ouna passerait de Bihatch à Knine et que la construction commencerait immédiatement.

²⁾ La Société utilisera pour cette construction 130 millions de dinars qui lui furent versés en bons du Trésor par l'Etat yougoslave, pour les travaux exécutés dans le midi de la Yougoslavie.

vend bon marché ses minerais à l'étranger, et qu'elle les rachète ensuite très cher sous forme d'objets fabriqués.¹⁾

Voilà pourquoi, dans une région bosniaque, à Zénitza, non loin de Saraïévo, on est en train d'établir de grandes aciéries et fonderies dans lesquelles les richesses naturelles du pays seront mises en valeur. On est en train d'édifier une industrie qui produira 180.000 tonnes de profilés divers, depuis les rails de chemins de fer et les profilés les plus lourds jusqu'aux fils de fer, ainsi que les aciers fins, destinés à la défense nationale.

Le 21 juin 1936, dans ce centre de richesses minières, on posa la première pierre des bâtiments qui auront une longueur de 300 mètres et une largeur de 51 mètres.²⁾ Ce fut à cette occasion une de ces fêtes qui enchantent, à juste titre, la foule nombreuse. La population laborieuse mais pauvre de cette contrée acclamait les ministres (MM. Stoyadinovitch, Spaho, Djoura Yankovitch) et les autorités, venus à cette cérémonie— car elle se rendait compte de la vie que la nouvelle usine va lui apporter.

C'est l'Etat qui fournit le principal capital pour la construction de la jélézara (jélézo, fer; jélézara, fonderie), mais c'est une Société anonyme qui la gérera. Les installations ont été— pour la plupart, commandées à la Société Krupp d'Essen.³⁾

Au moment où notre ouvrage est sous presse, les constructions métalliques et les bâtiments destinés à la fabrication du rail brut

¹⁾ La Yougoslavie a acheté pour 200 millions de dinars de fer travaillé, alors qu'elle a de grandes mines de ce métal. Elle importe du cuivre travaillé, bien qu'elle possède à Bor une riche mine de cuivre. Il en est de même du laiton, de l'aluminium. Les trois usines de fer qui existent, à Yessénitzé, à Chloré à Gouchigné, ne produisent que des profilés de moindre importance.

²⁾ Sous l'occupation austro-hongroise, l'industrie du fer était déjà très développée à Zénitza. Après la délivrance, depuis 1918, elle est devenue de plus en plus prospère. D'une vingtaine de cheminées s'élève, nuit et jour, une fumée noire et épaisse. C'est là que se trouve la plus haute cheminée d'usine de Yougoslavie. Un terrain extrêmement vaste est réservé aux nouveaux bâtiments.

³⁾ C'est en 1931 que le gouvernement de Belgrade entama des pourparlers avec la Société Krupp en vue de certaines livraisons de matériel au titre des réparations de guerre. Le plan Hoover en avait empêché l'aboutissement. — Le contrat conclu entre Krupp et la Société industrielle du fer de Zénitza a été l'objet d'une interpellation au Sénat yougoslave. M. Ivan Hribar demandait au Président du Conseil si la Société Krupp obtiendrait un grand nombre d'actions (le capital devant être porté de 1.250.000 à 200.000.000 de dinars, dont l'Etat verserait 90% et les particuliers 10%), et si elle devait avoir une concession totale de l'entreprise. M. Stoyadinovitch saisit cette occasion pour mettre les choses au point. Il répondit: Le contrat n'est point passé entre Krupp et le gouvernement, mais entre Krupp et la Société de Zénitza; il n'a pas été question que Krupp reçoive même une seule action de «Zénitza S. A.»; il ne s'agit point d'une concession donnée à Krupp pour l'aménagement entier ou partiel des fonderies et pour l'exploitation de celles-ci; il fournira seulement certaines machines qui resteront au pays; aucun ingénieur, contre-maître ou ouvrier des Usines Krupp ne sera employé; le gouvernement ne se propose aucunement d'acheter des canons à Krupp ni, d'une façon générale, en Allemagne. «Etant donné, dit-il, que nous avons en Allemagne environ 300 millions de dinars en marks «gelés», il était sage et utile de les transformer en machines qui augmenteront la production yougoslave».

jaillissent déjà de la terre. L'atelier des moachines est terminé. Une nouvelle voie ferrée est construite. Des ingénieurs yougoslaves qui sont allés en Allemagne étudier le fonctionnement des usines Krupp, sont rentrés au pays, prêts à appliquer les méthodes modernes à l'industrie sidérurgique yougoslave. Les chemins de fer yougoslaves s'émancipent ainsi de l'étranger.

A l'autre bout de la Yougoslavie, une autre oeuvre ferroviaire fait faire aux chemins de fer yougoslaves un grand pas dans la voie de l'indépendance.

A Kralyévo, l'Etat a réservé un très vaste terrain à la construction de ses ateliers monstres de machines.¹⁾ Soit au titre des réparations de guerre, soit par achat normal, la Yougoslavie avait acquis, de 1927 à 1930, des installations dont la valeur se chiffre par 200.000.000 de dinars. Une grande partie est déjà réalisée. Un réseau de voies d'une longueur de 60 km. est prêt pour recevoir les locomotives et les wagons. Une presse hydraulique de 200.000 kg est installée. Une fonderie fonctionne à grand rendement. Des ponts élévateurs et des grues sont d'une puissance extraordinaire. De nombreux moteurs, dont la force dépasse plusieurs milliers de chevaux, vrombissent, actionnés par le courant qu'une usine d'électricité spéciale ne cesse de produire. En outre, les conditions hygiéniques (air, lumière, chauffage, dallage, parquetage) sont assurées autant que possible.²⁾

D'ici peu, lorsque tous les ateliers seront entièrement utilisés et que toutes les installations seront en place, la Yougoslavie possèdera la plus grande usine ferroviaire des Balkans et de l'Europe Centrale.³⁾

Ainsi, après l'affranchissement politique, l'émancipation économique et industrielle des chemins de fer yougoslaves se réalise.

En conclusion, l'histoire des chemins de fer yougoslaves jusqu'à 1918 est comme un récit d'une lutte constante pour la liberté; de 1918 à 1936, elle n'est qu'une sorte d'hymne au travail fécond; en 1937, elle semble s'apprêter à raconter l'accomplissement d'un beau destin.

¹⁾ Rien que la partie destinée au démontage des wagons de marchandises est de quatre hectares. Les ateliers destinés au montage et démontage des locomotives couvrent plusieurs hectares.

²⁾ C'est de la Morava de l'Ouest que les eaux sont amenées dans un réservoir où elles sont filtrées par les procédés les plus modernes.

³⁾ L'établissement pourra réparer dans le courant d'une année plusieurs milliers de wagons et plusieurs centaines de locomotives. L'atelier de réparation peut être facilement transformé en usine de wagons et de locomotives. — En attendant, c'est pour 400.000.000 de dinars qu'on voulait commander du matériel en Allemagne. L'adjudication eût lieu à la Légation de Yougoslavie à Berlin le 31 octobre 1936. La Yougoslavie comptait surtout sur le solde des créances yougoslaves en Allemagne. L'adjudication échoua. Une nouvelle adjudication est fixée au 1er avril 1937. — Par contre, dans les ateliers de chemins de fer yougoslaves de Sarajévo un superbe wagon-salon a été tout récemment construit (en février 1937) par des ingénieurs et ouvriers yougoslaves.

BIBLIOGRAPHIE

Nos sources ont été principalement les Archives des ministères des Travaux Publics, des Communications, des Affaires Étrangères, du Commerce, de l'Armée et de la Marine yougoslaves et étrangers. Nous avons, ensuite, puisé dans les Procès-verbaux et les Comptes-rendus analytiques des séances de la Skoupchtina serbe, des Diètes croates et bosniaque et du Parlement Yougoslave. Les statistiques officielles et les journaux officiels nous ont largement servi.

Pour nous conformer à l'usage et aux exigences, si justifiées du reste, de la Sorbonne, à laquelle nous avons présenté notre étude, nous établissons ici une bibliographie des oeuvres consultées ou à consulter par ceux qui tenteraient d'autres efforts dans le domaine, si vaste, de l'histoire des chemins de fer yougoslaves. Quoique volumineuse, elle n'est pas complète. Mais elle indique, nous semble-t-il, d'une façon suffisante les sources auxquelles nous avons emprunté, sinon notre documentation, du moins certains points de départ et qui posaient certains problèmes qu'il fallait vérifier, compléter ou éclairer.

Si les ouvrages cités n'avaient traité que d'une seule question, nous les aurions groupés d'après leurs matières. Mais, le plus souvent, ils touchent de façon subsidiaire à tous les côtés de notre sujet. Aussi les avons-nous divisés selon leur importance apparente: en ouvrages et en articles. A la fin, nous signalons les périodiques que nous avons parcourus (pour les dépouiller tous et complètement, il faudrait bien plus de temps!) et qui nous paraissent susceptibles d'intéresser nos lecteurs et, surtout, les chercheurs dont la curiosité, plus à l'aise au point de vue des loisirs, dépassera la nôtre.

I. OUVRAGES

Adriaticus, *La Question Adriatique*, recueil de documents officiels, Paris, 1920, 158 p. (sur les communications du Littoral et de l'arrière pays).

Alatchévitch prof. M., *Raccord ferroviaire Bihatch—Knine*, Zagreb, 1930. — *Faut-il construire la ligne de l'Ouna?*, Split, 1931. En yougoslave.

Albin Pierre, *D'Agadir à Sarajévo*, Ed. F. Alcan, Paris, 1917 (V. chapitres «Autriche et Serbie», «la Mort de François-Ferdinand»).

Ancel Jacques, *Peuples, et Nations des Balkans*, A. Colin, 1926, p. 220. (V. surtout le chapitre «Les routes intérieures», p. 53—67). — *Les Balkans face à l'Italie*, Delagrave, Paris, 1928, p. 126. — *Manuel historique de la Question d'Orient (1792—1930)*, Delagrave, Paris, 4e édition, 1930, p. 346. — *La Macédoine, son évolution contemporaine*, Delagrave, Paris, 1930 (Notamment «Quatrième partie: Salonique», p. 262—320). — *Histoire contemporaine de 1815 à nos jours*, Delagrave, Paris, 1932 (Surtout la partie consacrée aux Balkans).

André Alexandre, *Les problèmes de l'Europe centrale*, Le Havre, 1918, p. 167.

Anonyme, *Avons-nous besoins de chemins de fer?*, en yougoslave, Belgrade, 1881.

Anonyme, *Les Chemins de fer serbes, un mot sincère adressé aux patriotes serbes*, en yougoslave, Belgrade, 1881.

Anonyme, *Discours prononcés par les radicaux à la Skoupchtina contre la Convention des chemins de fer*, en yougoslave, Belgrade, 1881.

Aranitovitch Rélya, *Ressources et Activité économique de la Yougoslavie*, Ed. P. Bossuet, Paris, 1930. (Avec une préface de M. le Professeur L. Eisenmann). Voir la partie sur les communications.

Arnaoutovitch Dragomir, *Les bases d'une Encyclopédie commerciale des Chemins de fer serbes*, Belgrade, 1911, en yougoslave. — *Au carrefour de l'Orient*, historique sommaire des chemins de fer serbes et leur rôle pendant la guerre et l'après-guerre, Paris, 1917, p. 47 (Lettres-préfaces de Georges Deplas, Léon Bourgeois, V. Voulovitch, E. Choucary, G. Boulanger, Dr H. Hinkovitch. — *Histoire des chemins de fer serbes, 1850—1918*, en yougoslave, Belgrade, 1934, in-8°, p. 460.

Aulneau J., *La Querelle des chemins de fer balkaniques. Allemands contre Slaves*. Extrait de la Revue politique et parlementaire (10 septembre 1908) (Page 5: «Aucun moyen de se rendre directement de Roumanie en Serbie, de Roumanie en Bulgarie, de Serbie en Bosnie ou au Monténégro, de l'un de ces pays quelconque en Macédoine ou en Grèce»).

Barby Henry, *L'Epopée serbe*, Libraire Berger-Levrault, Paris, 1916, p. 226.

Bartou Louis, *L'heure du droit* («Pour la Serbie», pp. 91—103), G. Crès et Cie, Paris, 1916.

Baïkitch Vélimir, *Situation économique de la Serbie avant la guerre*, Paris, 1919. (Sur les moyens financiers des chemins de fer serbes).

Béline Dr Ivo, *Split ou Kotor?*, Extrait du *Courier Commercial*, en yougoslave, Belgrade, 1927.

Bérard Victor, *La Serbie*. Armand Colin, Paris, 1915.

Bertrand Georges, *Le Rail et la Route*, Paris, 1931, in-8°, 212 pages.

Bontoux E., *L'Union Générale et les chemins de fer serbes*. Paris, 1887. — *L'Union Générale, sa vie, son programme, sa mort*, Paris, 1888.

Borchgrave, *La Serbie administrative et commerciale*, Bruxelles, 1883.

Bousquet Georges, *Chemins de fer bulgares*, Paris, Chaix, 1909, in-8°, 45 p., avec une carte.

Chambre d'Industrie de Split, *La ligne de l'Ouna*, Split, 1930. — *Dto*, Split, 1935. En yougoslave.

Chéradame André, *L'Europe et la question d'Autriche au seuil du XXe siècle*, Paris, 1901. — *Le Plan pangermanique démasqué*, Plon, Paris, 1916, p. 316 (31 cartes). — *Douze ans de propagande en faveur des peuples balkaniques*, Paris, 1917.

Chervin Arthur, *L'Autriche et la Hongrie de demain*, Berger-Levrault, Paris, 1915, p. 119. (L'auteur était président de la Société de Statistique et de la Société d'Anthropologie. Il proposait dans son ouvrage la création d'un couloir partant du Danube à la Drave, en vue de réunir les Tchécoslovaques aux Yougoslaves. Un rectangle dont les sommets sont, au Nord, à Presbourg et Raab et, au Sud, à Maribor et Varajdine, aurait dû, selon M. Chervin, séparer l'Autriche de la Hongrie). — *De Prague à l'Adriatique*, Paris, 1919.

Chichitch (Šišić) Ferdo, *Abrégé de l'histoire de Riéka-Fiume politique*, Imprimerie «Graphique», Paris, 1919. Avec un fac-similé. — *La situation actuelle de Riéka (Fiume)*, Paris, 1919.

Chthéglovitov, *Les questions actuelles de l'exploitation des lignes de chemins de fer serbes, en yougoslave*, Belgrade, 1930.

Cunibert (Barthélémy-Sylvestre), *Essai historique sur les révolutions et l'indépendance de la Serbie, depuis 1804 jusqu'à 1850*, vol. 1—2, Leipzig, F. A. Brockhaus, 1855.

Cvijic Iovan, *Questions balkaniques*, Attinger frères, Paris, 1915 (surtout pages 9—10, à propos du livre *Geographical aspects of Balkan Problems*, de Marion S., Newbigin, Londres 1915). — *Péninsule Balkanique*, Colin, Paris, 1918. («Liaison entre l'Europe et l'Asie», p. 13—17). — *Frontières septentrionales de la Yougoslavie*, Paris, 1919.

von Czedik Aloys, *Der Weg von und zu den Oesterreichischen Staatsbahnen, 1824—1854/1858 + 1882—1910*, Teschen, Wien. Leipzig, Verlagbuchhandlung Karl Prochaska, 1913. Volumes I—III, 534, 511, 473. (Volume I: *L'Evolution des chemins de fer autrichiens comme entreprise privée et d'Etat, 1824—1910*. — Volume II: *L'organisation et l'exploitation des chemins de fer d'Etat 1882—1910*. — Volume III: *Relations financières*.)

Dalmaticus, *La question de la Dalmatie*, Genève, 1918.

De Dukagjin Basribeg, *Le monde oriental et le problème de la Paix*, Ed. Perrin et Cie, Paris, 1919, p. 214. (Voir p. 73 sur la jonction de la Bosnie avec Mitrovitza, par le Sandjak de Novi-Pazar et p. 75 sur le «Bagdadbahn» qui devait «livrer l'Anatolie aux Allemands».)

Denis Ernest, *La Grande Serbie*, Librairie Delagrave, Paris 1915, p. 336. (Notamment: «Milan (Obrénovitch) et l'Autriche», p. 117 et «Les faux de D'Aerenthal», p. 168—169.)

Dertilis Panagiotis, *La Zone franche de Salonique et les accords gréco-yougoslaves*, Paris, 1928, p. 91.

Dimtschoff Dr Radoslave M., *Das Eisenbahnwesen auf der Balkan-Halbinsel, eine politisch-volkswirtschaftliche Studie*, Bamberg, C. C. Büchner, 1894, p. 266. Avec une carte. Auteur: Un jeune Bulgare qui a étudié à Paris et à Berlin. Voir surtout page 56 sur la jonction Vienne—Constantinople et Salonique.

Djordjévitich Tihomir, *La Serbie sous Miloche*, en yougoslave, Belgrade, 1924.

Dratchinski Pétrar, *La Politique financière des chemins de fer yougoslaves*, en yougoslave, Belgrade, 1932.

Driault Edouard, *La Question d'Orient, depuis ses origines jusqu'à la Grande Guerre*. Préface de M. Gabriel Monod, de l'Institut, 7e édition, F. Alcan, 1917, XV—432.

Dupuy Guy, *Le Rail et L'Aile*, Librairie des Sciences aéronautiques, Paris, 1930.

Eisenmann Louis, *La Solidarité slave*, Imprimerie des Beaux Arts, Paris, 1916, in-8°, p. 29. — *La Hongrie contemporaine (1867—1918)*, Paris, Delagrave, 1921, p. 169. — *La Tchécoslovaquie*, Coll. «Les Etats Contemporains», F. Rieder et Cie, Paris, 1921, in-8°, p. 127 («Les communications et les transports», p. 75—81).

Evans Sir Arthur, *Les Slaves de l'Adriatique et la Route continentale de Constantinople*. Traduit de l'anglais par Pierre de Lanux, *The Near East*, London, 1916, in-8°, 39 pages. — *L'Italie et les Yougoslaves. Une situation dangereuse*, Paris, 1919, 8°, 12 p. (Extrait du *Manchester Guardian*, 26 et 28 décembre 1918).

Colonel Feyler F., *La Campagne de Macédoine, 1917—1918*, Genève, 1921.

Fournol Etienne, *De la Succession d'Autriche*. Essai sur le régime des pays autrichiens avant, pendant et après la guerre, Ed. Berger—Levrault, Paris, 1918, 271 p.

Gauvain Auguste, *Les origines de la guerre européenne*, 3e édition. A. Colin, Paris, 1917, 336 pages. — *L'Europe avant la guerre*, A. Colin, Paris, 1917,

300 p. (Voir surtout la partie «Autriche-Hongrie et Serbie»). — *L'Europe au jour le jour*, Editions Bossard, Paris. On peut dire que toute la quinzaine de tomes de ce recueil, où sont réunis d'innombrables articles du regretté et du clairvoyant directeur politique du *Journal des Débats*, ont bien souvent trait à l'histoire yougoslave. (Voir surtout Tome I, «La crise bosniaque, 1908—1909», Tome IV: «La première guerre balkanique, 1912» et Tome VI: «Les Préliminaires de la Guerre européenne».)

Georgévitch Dr Vladan, *La Serbie au Congrès de Berlin*, Paris, 1891. — *Quo Vadis, Austria?* Extrait de la *Revue de Paris*, du 15 décembre 1913. Coulommiers, Imp. P. Brodard, 1913 (Sur l'accès des Yougoslaves à la Mer Adriatique, page 9.)

Geschichte der Eisenbahnen der oesterreichisch-ungarischen Monarchie. (Editée par l'Union des fonctionnaires des chemins de fer autrichiens à l'occasion du 50ème anniversaire du Règne de François Joseph I.) Wien, Teschen, Leipzig, Verlag und Druck von Karl Prochaska, 1898. Articles et études par des spécialistes des problèmes ferroviaires. L'époque comprise entre 1867 et 1897 a été traitée par Ignaz Konta, conseiller de la Couronne (pages 3—426: «Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichs de 1867—1897»). Dans le volume III, pages 353—418, Josef Gonda a étudié spécialement les chemins de fer hongrois («Das Eisenbahnwesen in Ungarn von Jahre 1867 bis zur Gegenwart»). — A la page 382, Ignaz Konta souligne l'importance de la jonction Belgrade—Sofia—Constantinople: «Alors que la Serbie avait déjà livré à la circulation le 14 septembre 1884 la première de ses lignes Belgrade—Niche, — la Bulgarie et la Turquie ne l'imitèrent qu'en 1888. C'est le 18 mai qu'eut lieu l'inauguration de la ligne Niche—Vranyé—Skoplyé—Salonique et le 12 août 1888 une brillante fête organisée par le Gouvernement bulgare, pour consacrer cet événement de l'histoire universelle, réunissait dans la capitale de la Bulgarie les hôtes venus de Vienne, de Bucarest, de Belgrade et de Constantinople. Le lendemain, 13 août 1888, le premier train direct partit de Sofia vers Constantinople. Le rêve de relier l'Orient et l'Occident par voie ferrée se trouvait alors réalisé».

Gonda Josef, voir *Geschichte der Eisenbahnen der oesterr.-ungar. Monarchie*.

Grégorine G., Chorli T., Vochnyak B., *La Question de l'Adriatique*, Paris, 1919.

Haumant Emile, *La Yougoslavie, Etude et souvenirs*. Paris, Bossard, 1919, 1ère édition, 1927, 2ème édition. («Les Français à Raguse», p. 114—152.) — *La Formation de la Yougoslavie*, Collection historique de l'Institut d'Etudes slaves, Paris, 1930, 752 pages.

Hauser Henri, *La Serbie dans la crise européenne*, Dijon, Darentière, 1915, in-8°, p. 16. (Conférence faite à Dijon lors de la Journée Serbe.) — *Le Principe des Nationalités*, Paris, 1916. — *Les méthodes allemandes d'expansion économique*, Paris, 1920. — *Propos d'un ignorant sur l'Economie Nationale*, Paris, 1923. — *Le problème du régionalisme*, Paris, 1924. — *Histoire diplomatique de l'Europe (1871—1914)*, avec MM. J. Ancel, L. Cahen, R. Guyot, A. Lajusan, P. Renouvin et H. Salomon, vol. I—II, Paris, 1929.

Hlávatchek François, *Le Réseau des chemins de fer interalliés et la ligne transversale de Pologne, Bohême et Yougoslavie*, Paris, 1918.

Horvat Roudolphe, *L'Histoire contemporaine de la Croatie, en yougoslave*, Zagreb, Matitza Croate, 1906.

Hristitch Svétislav, *Exploitation des chemins de fer, en yougoslave*, Belgrade, 1890.

Ilitch Michel V., *La voie ferrée de l'Adriatique*, en yougoslave, Belgrade, 1927. (Trois articles extraits du *Courrier Commercial* pour 1926 et 1927).

Ivkovitch Tassa, *Livre jubilaire du 25ème anniversaire des chemins de fer serbes (1884—1909)*, en yougoslave, Belgrade, 1909.

Jirecek C., *La Civilisation serbe au Moyen Age*, traduit de l'allemand sous la direction de M. Louis Eisenmann, préface de M. Ernest Denis. Bossard, Paris, 1920, p. 102.

Jivanovitch Jivan, *L'Histoire politique de la Serbie (Polititchka Istoriya Srbijé)*, Belgrade, Edition G. Kon, 1925, vol. I—IV. (Voir surtout le volume II, p. 79—97: «La session extraordinaire de la Skoupchtina (11/23 mai 1880) et la Convention ferroviaire» ainsi que les pages 174—183 sur «Un contrat fatal»).

Kapp O., *Rapport sur la construction de la ligne Niche—Pirote*, en yougoslave, Niche, 1888, in-8°, 32 pages.

Karossoff Ivan, *Zur Entwicklung der Eisenbahnen Bulgariens*, Erlangen, 1907, in-8°, (Thèse de doctorat).

Konta Ignatz, voir *Geschichte der Eisenbahnen der oesterr.-ungar. Monarchie. — Eisenbahn-Jahrbuch der oesterreich.-ungar. Monarchie*, Bogen 1—17, Wien, 1888.

Kostitch Milovan, *Service commercial des chemins de fer*, en yougoslave, Belgrade, 1910.

Krek Ivan, *Les Slovènes*, Ed. Félix Alcan, Paris, 1917, in-8°, 85 pages, deux cartes.

Kupka Ing. P. F., *Die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarna 1822—1867*, gr. in-8°, Duncker und Humblot, Leipzig, 1888.

Larby Raoul, *Avec l'armée serbe en retraite*, Perrin et Cie, 1916, in-8°, XXV—210 pages. («Journal de route d'un officier d'administration de la mission médicale française en Serbie»)

Lacatoche Yoso, *La Yougoslavie*, Lyon, 1915.

Léger Louis, *La liquidation de l'Autriche-Hongrie*, Ed. Alcan, Paris, 1916, 86 p. — *Le Panславisme et l'intérêt français*, Ed. E. Flammarion, Paris, 1917, 360 p. Voir surtout «Les Slaves d'Autriche-Hongrie après l'établissement du dualisme», p. 250—260, «l'Autriche-Hongrie et les Slaves balkaniques», p. 279—317. M. Leger se rallie «très volontiers à l'idée émise par M. Chervin d'un corridor yougoslavo-tchécoslovaque taillé 'sur les comitats hongrois de Moson, Soprony, Vas et Zala». «Le patriarche des Slavistes» ajoute «Evidemment, il y a là une idée à creuser. Ce couloir serait facile à slaviser; il suffirait d'y déverser une partie des Tchèques, des Slovaques et des Croates qui jusqu'à ces derniers temps émigraient en Amérique ou en Russie». (p. 330).

Loiseau Charles, *le Balkan slave*, Paris, 1895. — *le Balkan slave et la crise autrichienne*, Paris, 1898. — *L'Equilibre Adriatique*, Paris, 1901. — *Une artère sud-européenne*, Paris, 1918.

Loukas Philippe, *Le littoral yougoslave*, en yougoslave, Zagreb, 1919.

Magdalénitch M., *Les chemins de fer du point de vue militaire*, en yougoslave, Belgrade, 1881.

Manoloff K. (de Silistrie), *Eisenbahnbau und Betriebspolitik Bulgariens*, Inaugural Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Hohen Juristischen Fakultät der Universität Bern vorgelegt, 1914, Fr. Haggenschmacker, Vormal's Buchdruckerei Bollemann, Laupen, 139 pages, in-8°.

Markovitch Yevrème, *Avons-nous besoin de chemins de fer?* en yougoslave, Belgrade, 1871.

Mathiez Albert, *La Serbie et la Guerre européenne*, Besançon, 1915, in-8°, p. 36. (Plusieurs pages sont consacrées à la communication de la Serbie avec la mer, constamment entravée par l'Autriche-Hongrie).

Meyer Arthur, *Ce que mes yeux ont vu*, Paris, 1911. Préface de Emile Faquet. (Pages 335—336, sur les établissements financiers en France vers les années 1880).

Milinkovitch Pétrar, *Histoire de la construction des chemins de fer et la politique ferroviaire chez nous, en yougoslave*, Belgrade, in-8°, p. 464.

Milioukov Paul, Seignobos Ch., et Eisenmann Louis, *Histoire de Russie*, Tomes I—III, Bibliothèque du «Monde Slave», Librairie Ernest Leroux. (Notamment volume III: Réformes, Réaction, Révolutions (1855—1932), p. 951—973. («La guerre russo-turque et le Congrès de Berlin 1877—1878»).

Millet René, *La Serbie économique et commerciale*, Paris, 1889.

Milochévitch Racha, *La Révolte timokienne*, en yougoslave, Belgrade, 1923.

Milatovitch Tchedomir, *Avons-nous besoin de chemins de fer?* Belgrade, 1871. (Extrait de la revue *Yédinestvo*. Voir la réponse dans la brochure de Yevrème Markovitch).

Mousset Albert, *Le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes*, Ed. Bossard, Paris, 1926, in-8°, 316 pages.

Naumann Dr Edmund, *Macedonien und seine neue Eisenbahn*, München und Leipzig, éditions Oldenburg, 1894, 58 pages. (Un récit de voyage. Sur la ligne Salonique—Bitoly, inaugurée le 5 février 1891, sous la présidence de M. le Dr G. Siemens, directeur de la Banque Allemande).

Nédelykovitch Milorad, doyen de la Faculté de Droit de Soubotitza, *L'Etat économique et financier du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes*, Paris, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1924. (Voir la partie «Voies et communications», p. 44—50).

Nikolitch Kostá, directeur du département général du Ministère des Communications, *Le Problème actuel de nos communications*, en yougoslave, Belgrade, 1928, in-8° p. 80. (Sur les chemins de fer vicinaux et sur les progrès techniques ferroviaires).

Novakovitch Stoian, *Vingt ans de politique constitutionnelle en Serbie*, en yougoslave, Belgrade, 1912. — *Problèmes yougoslaves*, Paris, 1915, 8°, p. 31. (Extrait de la *Revue de Paris*, 1er septembre 1915).

Obradovitch Sava, *La zone libre serbe et la zone franche de Salonique*, Salonique, 1924.

Orechkovitch A., *La Question des chemins de fer en Serbie*, Belgrade, 1871. — *Solution du problème de nos chemins de fer*, Belgrade, 1874. — *Le chemin de fer Valyévo—Belgrade*, Belgrade 1885. (Tout en yougoslave).

Petkovitch Michel, *Quelques mots de la brochure «La question des chemins de fer en Serbie par Srétène L. Popovitch*, Belgrade, 1880.

Petrovitch Voukachine, *Le chemin de fer de Vélíka Plana à Smédérévo*, Belgrade, 1887. (Brochure parue comme supplément du *Nouveau journal de Belgrade*, à l'occasion du procès intenté par le Ministre serbe des Finances contre V. Petrovitch, ancien ministre).

Petrovitch D., *Entwicklung und Ausbau des jugoslawischen Eisenbahnnetzes*, Ed. G. Fock, in-8°, p. 79. Leipzig, 1932.

Peyraron Georges, *Les Relations par voies ferrées avec l'Europe Orientale*, Paris, 1920.

Pivec-Stele Melita, *La Vie économique dans les Provinces Illyriennes*, Collection historique de l'Institut d'Etudes slaves, Paris, 1930. («Les routes et les postes», p. 79—113. — «Les tarifs illyriens», p. 118—125).

Popovitch Daka, *Le Problème de nos chemins de fer, en yougoslave*, Belgrade, 1926.

Popovitch Srétène, *La Question des chemins de fer en Serbie*, Belgrade, 1880.

Primoratz Vouk, *La Question Yougoslavie*, Edition de la Société «Yougoslavie», Paris, 1918, p. 302. (Voir notamment «La politique magyare des chemins de fer», page 152).

Preindsberger-Mrazovic Milena, *Die bosnische Ostbahn*, Wien, A. Hartleben, 1908, in-8°, VIII—191. Avec deux cartes.

Ristitch Yovan, *Le Discours du Ministre des Affaires Etrangères prononcé le 25 juillet 1878 (n. s.) à la Skoupchtina au sujet du Congrès de Berlin, en yougoslave*, Belgrade, 1882. — *Compte-rendu public*, Belgrade, 1887. — *Les Relations extérieures de la Serbie de l'époque récente, en yougoslave*, vol. I (1848—1860) et vol. II (1860—1868), Belgrade, 1887, vol. III (1868—1872), Belgrade, 1901 (après la mort de l'auteur, publié par ses amis). — *L'Histoire diplomatique de la Serbie pendant les guerres serbes pour l'indépendance et la libération 1875—1878*, Vol. I—II, Belgrade, 1898. Tout en yougoslave.

Rouanet Gustave, *La vérité sur les Chemins de fer serbes*, Paris, Libraire de la Revue Socialiste, 8 rue des Martyrs, 1889. (Ouvrage introuvable. A la Bibliothèque Nationale de Paris, cote: 8° Pièce 566). Pages 54. Signature de l'auteur et la date: Paris, 7 juin 1889. Tirage à part de la Revue Socialiste, juin 1889.

S. T., *Notre situation économique*, Belgrade, 1881.

Savadjan Léon, *Le Commerce Yougoslave*, Paris, 1931, in-8°, p. 175 (Avec cartes, graphiques, tableaux). Voir la partie «Voies et communications». — *Bibliographie Balkanique* (Revue des Balkans, Paris, 71, rue de Rennes). On pourrait dire que, avec cet ouvrage, M. Savadjian a bien mérité des Balkans. Quiconque voudrait s'occuper d'histoire, de lettres, d'art et d'économie politique et financière des pays-balkaniques ne saurait se passer de cette Bibliographie, dont les cinq tomes parus sont un véritable compendium de nos connaissances sur les Balkans. Le volume I contient les ouvrages relatifs aux études des Balkans parus de 1920 à 1930. Vol. II — 1931—32; Vol. III — 1933; Vol. IV — 1934; Vol. V — 1935. — *Encyclopédie Balkanique*, vol. I, Société d'imprimerie et d'édition, 71, rue de Rennes, Paris, 1936. (Voir pages: 24, 26, 28, 30, 31).

Sernas Comte de, *Corfou, port franc en 1918*, Corfou, 1917. (Sur la réorganisation du régime des voies ferrées balkaniques).

Seton-Watson R.-W., *The Southern Slav Question*, Londres, 1911. — *German, Slav and Magyar*, Londres, 1916. — *The crise of nationality on the Balkans*, Londres, 1920, 308 p.

Simeonoff Iwan (de Sophia), *Die Eisenbahnen und Eisenbahn politik in Bulgarien*, Inaugural-Dissertation verfasst und der hohen Philosophischen Fakultät der Gesamt-Universität Jena zur Erlangung der Doctorwürde vorgelegt, Halle, H. Köhler, 1909.

Sirichtchévitch Sl., *Le chemin vers l'Adriatique*, en yougoslave, Belgrade, 1927. (Extrait du Courrier Commercial).

Skerlitch Yovan, Svétazar Markovitch, en yougoslave, Belgrade, 1910, p. 272. (Notamment sur les journaux fondés par ce promoteur du socialisme en Serbie, pages 53—115).

Stankovitch M. Y., *Guide pour conducteurs de locomotives*, en yougoslave, Belgrade, 1903.

Stoïanovitch Dimitriïé, *Ma défense en yougoslave*, Belgrade, 1890. (Réponse à M. S. Zoritch, ingénieur, qui, dans les *Vétchergné Novosti* de Belgrade, nos 50—83, 1890, a écrit plusieurs articles dont le titre indique par lui-même le sujet: «Esclavage économique et trahison économique»).

Stoïanovitch Kosta, *Les Relations économiques de la Serbie avec les pays balkaniques et les pays alliés avant et après la guerre*, Paris, 1919. — *Le mouvement commercial de la Serbie*, Paris 1919. — En collaboration avec Dr S. Stanoïévitch, Dr K. Koumanoudi, Dr Lénatz, Dr L. Pitamitz, Vjékoslav Yélavitch, etc *Le Royaume des Serbes, Croates, et Slovènes*, Paris, imprimerie «Graphique», 1919, p. 61. Deux cartes, dont une représente les distances les plus courtes: Londres—Paris—Lyon, respectivement Bordeaux—Lyon, et ensuite: Milan—Venise—Trieste—Lyoublyana—Belgrade—Bucarest—Galatz—Odessa, ainsi que Belgrade—Sofia—Constantinople et Belgrade—Niche—Skoplyé—Salonique. Sur «Communications», p. 39.

Stoïanovitch Nikola, député à la Diète de Saraiévo, *La Serbie d'hier et de demain*. Préface d'André Tardieu. Ed. Berger-Levrault, Paris-Nancy, 1917. (Voir surtout les pages 32—34 et 110—112 sur le projet de d'Aerenthal du chemin de fer Bosnie—Turquie).

Tannenberg Otto Richard, *Gross Deutschland*, Gohlis, Leipzig, 1911. (Activité au XXe siècle).

Tzougmousse Josip, *Les bases des Tarifs ferroviaires*, en yougoslave, Belgrade, 1931.

Vaskovitch Zdravko, *Le Plan du futur réseau du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes*, en yougoslave, Belgrade, 1924. — *Réorganisation des chemins de fer*, en yougoslave, Belgrade, 1931.

Vchétetchki Franya, *Notre chemin de fer et l'Union générale*, en yougoslave, Belgrade, 1881.

Vellay Charles, *La Question de l'Adriatique*, Ed. Chapelot, Paris, 1915, 126 p.

Vesnitch Milinko, *La Serbie et la Guerre européenne*, Paris, 1915, p. 21. (Extrait de la *Revue Bleue*. Sur l'oppression austro-hongroise et sur les manoeuvres de Vienne contre l'indépendance économique des Serbes). — *La vraie cause de la Guerre européenne*, Paris, 1916, p. 15. (Extrait de la *Revue Bleue*, 18 mars 1916).

Vilimanovitch Miloïko, *Zone libre serbe à Salonique*, Paris, 1926, p. 130.

Vosnjak Dr Bogumil (Vochniak Bogoumil), *Les Slaves du Sud et l'Autriche-Hongrie. Un rempart contre l'Allemagne: les Slovènes*. Adapté sur l'édition anglaise, par Henri Froidevaux, Librairie Chapelot, Paris, 1918. Avec une carte. P. 198, in-8°.

Vouyitch Yovan, *Les Commentaires de l'Instruction sur le trafic intérieur de 1925*, en yougoslave, Belgrade, 1930.

Vendel Herman, *Aus dem Südslawischen Risorgimento*, Frankfurt a M., 1921, p. 199. — *Der Kampf der Südslawen um Freiheit und Einheit*, Frankfurt a M., p. 798, 1925. — *Aus der Welt der Südslawen*, Berlin, 1926.

Winter Franya, *Projet de nouveau système de la superstructure des chemins de fer avec traverses*, en yougoslave, Niche, 1885.

Yossimovitch Milivoïé, *Les chemins de fer et les routes*, Cours d'ouverture à la Haute Ecole (Université) de Belgrade, en yougoslave, Belgrade, 1888.

Yovanovitch Radonia (Radonyitch Yovan), *Les Croates de l'Autriche-Hongrie*, Edition de la «Yougoslavie», Paris, 1918, p. 231. (Voir surtout les pages 118—123, sur la Pragmatique des chemins de fer, par laquelle, contrairement à l'article 57 de la Nagodba, François Kossuth, ministre du Commerce, était autorisé à magyariser les chemins de fer croates.)

Yovanovitch Slobodan, *Deuxième règne de Miloche et de Michel (Obrénovitch)*, 1858—1868, en yougoslave, Belgrade, éd. G. Kon, 1923. Voir page 186. *Règne de Milan Obrénovitch*, en yougoslave, volume I (1868—1878), p. 107—108 et 422. Volume II (1878—1889), pages 8—12, 30, 90—102, 130—139. (M. Yovanovitch cite les vers que le futur grand poète serbe, alors jeune homme, Voïslav Ilitch avait publiés dans le journal radical *Samoouprava*, chantant la Pologne, mais en faisant allusion à la corruption exercée par Bontoux:

Pour une poignée d'or pur,
Il a terni la gloire du pays.

De même, à la page 99, l'auteur décrit l'émeute qui grondait devant la Skoupchtina au moment des débats sur la chute de l'Union Générale). — *Règne du Roi Alexandre Obrénovitch*, en yougoslave, Belgrade, 1929.

II. ARTICLES

Anonyme, «Les chemins de fer du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes», *Monde Slave*, avril 1925, p. 144—147. («Si nous jetons un coup d'oeil rapide sur les lignes qui réunissent la Yougoslavie à l'étranger nous trouvons 32 lignes qui passent par la frontière du Nord entre Jesenice (Yéssénitzé) à l'Ouest et Bazjas (Bazyache) à l'Est en Autriche-Hongrie et Roumanie, pendant que seulement 4 lignes passent en Italie, une seule en Bulgarie et deux en Grèce. Il n'y a pas de liaison ferroviaire avec l'Albanie, qui, d'ailleurs, ne possède pas de chemins de fer»).

Anonyme, «Les communications en Yougoslavie», *Bulletin du Comité des Amitiés franco-yougoslaves*, Paris, 3 rue La Pérouse, mars 1935, p. 101—103.

Avramovitch Ranislav, «Les voies ferrées», *Illustration économique et financière*, 26 juin 1926, pages 74—80.

Bonnet Georges, «La Question Yougoslave», *Revue internationale de sociologie*, août—septembre 1916, Paris. Observations de Th. Joran, E. Haumont, L. Eisenmann, Edouard Benes, M. Vesnitch, de Lanux. Pages 438—468.

Brunhes Jean, «Des Balkans à la France», *La Revue*, 1 mars 1915, p. 403—426.

Chichitch Ferdo, «Vienne et la Bosnie—Herzégovine», *Novosti (Nouvelles)*, en yougoslave, 25 décembre 1931. (Il s'agit du Conseil de la Couronne de la Monarchie, qui eut lieu le 29 janvier 1875).

Demangeon A., «Gaston Gravier», *Annales de Géographie*, Paris, 15 novembre 1915, p. 454—458.

Diehl Charles, «La Lutte pour l'Adriatique», *Revue des Deux Mondes*, Paris, 15 septembre 1916,, p. 403—421.

Eisenmann Louis, «La Grande Serbie de M. Ernest Denis», *Revue Historique*, Paris, 1915, I—II, p. 163—168. — «La Maison d'Autriche et les Nationalités»,

Foi et Vie, Paris, 16 août 1916, p. 143—154. — «François Joseph I», *Revue de Paris*, 1 janvier 1917. — «La Question Magyare», *Revue internationale de sociologie*, Paris, mai 1916. — «Le Problème slave dans la crise européenne», *Monde slave*, nos 1, 3—4; p. 19—50, 453—475.

Fournol Etienne, «Les Héritiers de la succession d'Autriche-Hongrie», *Mercure de France*, 1 février, 16 mars, 16 septembre 1917. — «Vestiges et fondations dans l'Europe Centrale», *Monde Slave*, 1 novembre 1924, p. 21.

Hauser Henri, «La nouvelle carte économique de l'Europe Centrale», *Monde Slave*, 1 novembre 1924, p. 45. — «La reconstitution économique de l'Europe Centrale», *Ibidem*, 7 juillet 1926, p. 55.

Kanitz Félix Philippe, «Die Serbische Bahnen», *Oesterreichische Monatschrift für den Orient*, November, 1885.

Langlois Gabriel, «L'Allemagne et l'Autriche contre la Serbie», *Nouvelle Revue*, 15 avril 1915.

Lorin Henri, «L'Italie et le réseau des chemins de fer interalliés», *La Revue*, septembre 1912, Paris. — «Les chemins de fer balkaniques», *Revue des Deux Mondes*, 15 décembre 1915, p. 886—905.

Général Malleterre, «Les Serbes à Salonique» *Les Annales*, 18 juin 1916.

Markovitch Micha, «La Création et le développement des chemins de fer dans le Royaume de Serbie, 1867—1918», en yougoslave, *Almanach des chemins de fer yougoslaves*, Belgrade, 1929.

Markowitsch Dr Lazar, «Die Eisenbahnverbindungen im Dienste der Nationalpolitik», *Almanach des chemins de fer yougoslaves*, Belgrade, 1929.

Masaryk T. G., «Les Slaves dans le monde», *Nation Tchèque*, Paris, 15 mars 1916; *Revue internationale de Sociologie*, juin—juillet 1916.

Michitch Dr Douchan, «Histoire des dettes publiques du Royaume des Serbes, Croates et Slovènes», *Revue économique et financière*, Belgrade, 1923—24.

Milossavlyévitch Svétislav, «L'Organisation du service ferroviaire en temps de guerre», *Ratnik (Le Guerrier)*, juillet 1923, Belgrade. — Dans la même revue: «Les chemins de fer à voie étroite et le front de Salonique», «Les chemins de fer grecs au service des Alliés», «Ecole ferroviaire militaire serbe à Salonique 1916—1918». Tout en yougoslave. — «Die Bemühungen zur Vervollkommung und Ausdehnung unseres Eisenbahnen 1919—1929», *Almanach des chemins de fer yougoslaves*, Belgrade, 1929.

Miätovitch Tchédoumir, «Ce que je sais sur la concession donnée à Bontoux», en yougoslave, *Politika*, Belgrade, 1932, no 8628.

Neditch Milan, «Les chemins de fer bulgares», *Ratnik (Le Guerrier)*, tome II, Belgrade, 1909. — Voir aussi les articles du même auteur: «Défaite serbe de 1915», «Le combat moderne», «Les préparatifs de l'Etat pour la guerre» etc. dans la même revue pour 1923—1927. Tout en yougoslave.

Popowitsch Borivoje, «Der Wiederaufbau der Eisenbahnen des Vorkriegs Königreiches Serbien in der Zeit von 1919 bis 1929», *Almanach des chemins de fer yougoslaves*, Belgrade, 1929.

Prokitch Pétrar, «Le commandement ferroviaire de notre armée en novembre et décembre 1914», en yougoslave, *almanach Cheminot*, Saraïévo, 1926.

Sardelitch Dr R., «Les chemins de fer adriatiques», en yougoslave, *Courrier commercial*. Cinq articles parus dans ce journal en 1924—1927.

Stéfanovitch Miloche, ingénieur, professeur à l'Université de Belgrade, «Nos chemins de fer», *Recueil jubilaire de la vie et de l'activité des Serbes*,

Croates et Slovènes 1918—1928 en yougoslave, Belgrade, in-4°, 1929, volume II, pages 579—611 (Etude extrêmement documentée et substantielle).

Trouillot Georges, sénateur, «Le Simplon et la Conférence de Berne», *Revue politique et parlementaire*, Paris, juillet 1908, n° 169, p. 5—30.

Tzougmouse Joseph, «Die Tarif politik unserer Staatsbahn 1919—1929». *Almanach des chemins de fer yougoslaves*, Belgrade, 1929.

Yankovitch Dr Vélizar, «Notre politique ferroviaire», en yougoslave, *Almanach des chemins de fer yougoslaves*, 1929, Belgrade.

Yorga Nikolas, «Les conflits balkaniques», *Monde Slave*, Paris, février 1928, p. 168.

III. PERIODIQUES

Rares sont les périodiques yougoslaves ou étrangers qui n'ont pas consacré des articles aux chemins de fer yougoslaves. Au cours de notre ouvrage, dans nos références, nous en avons signalé un assez grand nombre, surtout de date assez ancienne.

Signalons ici l'importance de ces sources.

1.) En yougoslave, nous rencontrons très souvent l'ancien journal officiel *Srpské novine* (la Gazette serbe), de 1852 à 1914, qui est devenue, en 1919, *Sloubéne Novine* (*Journal Officiel*) Lois, conventions, tarifs, instructions officielles, arrêtés, circulaires, etc. y sont régulièrement publiés. Vers les années 70 du XIXème siècle, il y avait de véritables études succinctes qui étaient de source officielle. C'est, indubitablement, le quotidien le plus sûr du point de vue documentaire.

Les journaux des anciens partis politiques serbes ont traité abondamment des problèmes ferroviaires: *Videlo* (Lumière, progressiste, vers les années 80 du siècle dernier), la *Samouprava* (Autonomie, radicale, à la même époque, ainsi qu'au début du XXème siècle et de nos jours), *Odièke* (Echo, radicaux indépendants vers 1910), *Zastava* (Bannière, Novi Sad, radicale), *Dnevnik*, *Branik*, *Malé Noviné*, etc... etc....

De nos jours, *Politika*, *Pravda*, *Vrémé* (à Belgrade), *Obzor*, *Novosti*, *Youtarnyi Liste* (à Zagreb), *Slovinski Narod*, *Youtro*, *Slovénètz* (à Lyoublyana), *Novo Doba* (Split), *Vardar* (Skoplyé), *Yougoslavinska Pochta* et *Yougoslovinski Liste* (Saraïévo), *Dan* (Novi Sad), *Zéta* (Tzétigné), s'occupent souvent des questions de chemins de fer yougoslaves.

Le journal *Le Courrier Commercial* (*Trgovineski Glasnik*), organe des associations de commerce et d'industrie, qui paraissait à Belgrade depuis plus de quarante ans, jusqu'à 1933, était plein d'articles relatifs à l'économie ferroviaire.

A côté des quotidiens, les revues yougoslaves y consacrent, dans leurs «chroniques», bien souvent plusieurs pages: *Economiste*, *Bankarstvo*, *Novi Jivot*, à Belgrade; *Savréménik*, *Hrvatska Smotra*, à Zagreb, *Youjni Prégledé*, à Skoplyé, *Tchas* et *Lyoublyanski Zvone*, à Lyoublyana, etc.

Une place à part est à donner au journal hebdomadaire *L'Echo de Belgrade*, paraissant en français à Belgrade (1931—1937), dirigé par M. Jean Bourgoïn, où l'on trouvera des informations sûres et vivantes sur les événements importants de la vie ferroviaire en Yougoslavie durant ces dernières années.

La *Revue littéraire serbe* (*Srpski Knjizevni Glasnik*), de Belgrade, qui a été fondée en 1901, n'est pas uniquement littéraire. Elle contient de très bonnes «chroniques» politiques et économiques. Sous le pseudonyme «Inostrani» («Exté-

rieur»), M. Yovan M. Yovanovitch, éminent diplomate yougoslave, écrit, depuis presque trente ans, la «chronique politique». Il y est consacré plus d'une page aux questions ferroviaires yougoslaves du point de vue de la politique extérieure de notre peuple, notamment au chemin de fer adriatique transversal. — Un autre diplomate, M. Dimitriyé Popovitch y a donné en 1927 une étude sur «Izvolyski et d'Aerenthal», où est évoqué le problème du chemin de fer transbalkanique.

Dans la revue *Ratnik* (Le Guerrier) publiée, à Belgrade, par le Ministère de l'Armée et de la Marine, surtout pour les années 1923 et 1929, on arouvera des documents et des études relatifs au rôle des chemins de fer yougoslaves pendant la guerre et à leur importance stratégique.

Parmi les revues techniques, signalons surtout le *Technitchki Liste* (Revue Technique) 1909—1937, où un grand nombre de techniciens ont traité particulièrement des problèmes ferroviaires du point de vue scientifique (voie ferrée, ponts, ports, etc.). En 1929, un Comité des fonctionnaires du Ministère des Communications a publié l'*Almanach des chemins de fer yougoslaves (1919—1929)*, dans lequel furent imprimés, en yougoslave et en allemand, études, souvenirs et idées des techniciens ferroviaires et des hommes politiques.

Dès avant la Guerre mondiale, des périodiques de vulgarisation des connaissances ferroviaires ou consacrés uniquement à la vie corporative des cheminots avaient fait leur apparition en Serbie. De 1905 à 1912, un journal hebdomadaire, *Le Cheminot serbe* paraissait à Belgrade. Après la Guerre, l'Association Nationale du personnel des chemins de fer et de la navigation fluviale yougoslaves publie son *Courrier* (*Glasnik*, 1920—1937). — Depuis six ans le bi-mensuel *Jéleznitchki Vénatz* (Guirlande ferroviaire), fondé par M.M. Dr Douchan Michitch et D. Arnaoutovitch, est devenu l'organe de toute la vie ferroviaire en Yougoslavie.

Pourtant, pour trouver des renseignements authentiques, il faut toujours aller les chercher dans les publications et bulletins du Ministère des Communications, ou, pour la période d'avant la guerre, du Ministère des Travaux publics. On en publia dès 1871. (*Loi sur les concessions pour la construction des voies ferrées de Pojarévatz à Doubravitzza, Kragouïévatz, 1871. — Convention du 3 février 1881 signée à Belgrade entre le Gouvernement serbe et l'Union Générale, Belgrade, 1881. — Arrangement sur le transfert de la Convention pour la construction des premiers chemins de fer de l'Etat au Comptoir National d'Escompte de Paris, Belgrade, 1882. — Arrangement pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat serbe, Belgrade, 1884. — Tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises, Belgrade, 1884. — Instruction douanière sur les chemins de fer du Royaume de Serbie, Belgrade, 1885. — En 1920, à Saraiévo, on commença à publier la Statistique des chemins de fer yougoslaves. En février 1925, la Direction Générale des Chemins de fer de l'Etat fonda son Bulletin Officiel, auquel sont tenus d'être abonnés tous les services administratifs. Il paraît tous les deux mois et contient les décrets, arrêtés, circulaires, qui font foi pour tous les employés et agents des communications. — Depuis 1930, le Ministère des Communications publie le Saobratchaïni Préglède* (Revue des Communications), où l'on traite de questions techniques et où l'on passe en revue tout le mouvement ferroviaire international.

De temps en temps, le Ministère des Communications publie des volumes qui contiennent non seulement des documents mais aussi des commentaires de certains phénomènes et événements de la vie ferroviaire yougoslave: *La Direction de la Ligne Adriatique, Belgrade, 1927; Réorganisation des chemins de fer, Bel-*

grade, 1931; *Loi sur le personnel des communications de l'Etat* du 1er juillet 1931, Belgrade, 1931, etc.

Dans le même ordre de publications, notons les *Règlements concernant le transport du personnel et des marchandises militaires*, publiés par le Ministère de l'Armée et de la Marine, Belgrade, 1925. De même, le Ministère du Commerce (Office du Commerce Extérieur) publie depuis une dizaine d'années son *Bulletin*, utile à consulter du point de vue du trafic des marchandises d'exportation et d'importation. Voir aussi sa publication *La Yougoslavie économique*, Belgrade, 1930. — Le Comité national de la Chambre de Commerce Internationale, dans ses éditions, donne des renseignements sur le trafic international. — Le Ministère des Finances publie tous les mois, en français, un *Tableau des dépenses et des recettes de l'Etat* (Imprimerie Nationale, Belgrade, in-4^o, où l'on trouve régulièrement des données sur les recettes des chemins de fer yougoslaves. — Ajoutons encore que, depuis la formation de la Yougoslavie, la Présidence du Conseil a institué un Bureau de Statistique Générale de l'Etat qui publie ses *Annuaire Statistiques*. Ceux-ci paraissent toujours avec du retard, mais leur utilité est des plus grandes. Quelquefois, leurs données diffèrent de celles qu'on trouve dans les statistiques officielles du Ministère des Communications (Voir *Annuaire Statistique* 1933, Belgrade, Imprimerie Nationale, 1935. Texte yougoslave et français).

2.) Dans les pays, autres que la Yougoslavie, les périodiques se sont pour ainsi dire constamment intéressés aux chemins de fer yougoslaves.

En France, depuis le *Moniteur Universel* (23 septembre 1865), en passant par le *Journal des Débats* et le *Temps*, jusqu'aux journaux d'aujourd'hui, on trouve des notices, dépêches ou articles qui concernent les origines et l'évolution des chemins de fer yougoslaves. (Voir nos références en bas du texte au cours de l'ouvrage). Signalons spécialement qu'aux mois de juin et juillet 1889 et au cours du premier semestre de 1890, les journaux français: *La Presse*, *Le Goulois*, *La Cocarde*, *Le Siècle*, *La République Française*, *le Matin* etc. se sont beaucoup occupés de reprise des chemins de fer serbes par l'Etat. Il en est de même des revues. Depuis la *Nouvelle Revue* (1888), la *Revue Socialiste* (1889) jusqu'aux chroniques politiques des revues contemporaines, elles ont parlé, de temps en temps, surtout des aspects diplomatiques des problèmes ferroviaires yougoslaves (*Revue des Deux Mondes*, *Revue de Paris*, *Grande Revue*, *Revue Bleue*, *Correspondant*, *Revue Hebdomadaire*, *La Méditerranée* (Marseille). Dans l'*Europe Nouvelle* (Paris, 1918—1937), on trouvera publiés un grand nombre de traités et conventions diplomatiques qui contiennent des clauses relatives aux chemins de fer yougoslaves. — La *Revue des Balkans*, dirigée par M. Léon Savadjian, à Paris, 1919—1937, a tenu ses lecteurs au courant du développement du réseau yougoslave. — Le *Monde Slave* (Conseil de direction: Louis Eisenmann, Etienne Fournol, Auguste Gauvain. Jules Legras, Henry Moysset) revue mensuelle paraissant à Paris (éd. Alcan, et, actuellement, Paul Hartmann) est une mine de renseignements inestimables sur le passé et le présent du peuple yougoslave. (Voir surtout les articles de MM. Loiseau et Albert Mousset).

En 1935, cette revue a publié une série d'articles sur «les Chemins de fer russes autrefois et aujourd'hui», dûs à la plume de M. P. Vostokov. Bien qu'elle n'ait pas trop de rapports avec notre sujet, cette étude peut intéresser également ceux qui s'intéressent à la liaison ferroviaire Russie-Balkans-Mer Egée-Mer Adriatique. — M. le prof. Eisenmann, le Dr Vladimir Tchourovitch et, surtout, M. R. Warnier y ont signalé un grand nombre de publications yougoslaves se rapportant à l'histoire des Yougoslaves. — La *Revue des Etudes slaves*, organe de

l'Institut d'Etudes slaves de l'Université de Paris, contient, depuis 1921 à 1937, de nombreux comptes-rendus des livres, revues et articles yougoslaves faits par MM. A. Vaillant, L. Tesnière et B. Unbegaun et ayant trait à la partie géographique et ethnographique de notre livre. — La Chambre de Commerce franco-yougoslave (Paris, 14, rue Chauveau Lagarde), dans son *Bulletin* (1928—1937) ne laisse passer aucune occasion de signaler les faits intéressant les chemins de fer yougoslaves. — Le *Bulletin du Comité des Amitiés franco-yougoslaves* (Paris, 3 rue La Pérouse, 1933—1937) consacre souvent ses notules à la construction des chemins de fer yougoslaves.

Des périodiques slaves concernant les question paraissant à Paris ou ailleurs en langue française pourront être consultés par les lecteurs ne connaissant pas les langues slaves (*Patrie Serbe*, 1916—1918) *Revue Yougoslave*, 1919—1920; *Bulletin de presse yougoslave*, 1919—1920; *Revue économique et financière*, Belgrade, 1923; *Revue Bulgare*, Sofia, 1928; *Revue historique du Sud-Est*, Bucarest, 1924; *L'Europe Orientale* (anciennement *L'Europe de l'Est et du Sud-Est*, Paris—Bucarest, 1930—1937, directeur M. Badesco; *L'Europe Centrale*, Prague, 1926—1937, etc. etc.) Le *Catalogue des périodiques slaves des Bibliothèques de Paris*, de M. Unbegaun (éd. Institut d'Etudes slaves, Paris, 1929) est indispensable pour les périodiques relatifs à l'histoire et à la civilisation yougoslave).

Parmi les revues techniques, signalons, en premier lieu, la *Revue Générale des Chemins de fer*, publiée depuis 1878, à Paris, par la maison d'édition très connue Dunod. Elle était précédée par le *Courrier des Chemins de fer* en 1869 et 1870. A côté de la *Revue Universelle des Chemins de fer* (Paris, 1885), nous conseillerons encore la lecture du *Journal des Transports* (1888) et le *Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de fer* (Paris, 1930—1931). — Le *Bulletin consulaire français*, Paris, 1880—1885, nous a renseigné sur les relations économiques franco-serbes au moment de l'établissement du premier chemin de fer serbe.

Nos sources ont été aussi les documents officiels publiés en Suisse, en Autriche, à la Haye et en Belgique: *Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer du 14 octobre 1890*, Berne, 1890; — *Procès-verbaux des Conférences des horaires*, Berne, 1923—1931; *Convention internationale sur le transport des voyageurs et des bagages*, du 23 octobre 1924, Berne, 1928; — *Statistische Nachrichten über die Eisenbahnen der Oesterreichisch-ungarischen Monarchie*, Wien, 1883—1885; — le *Südbahn* et son réseau de communication en Autriche-Hongrie, Vienne, 1890; — *Conférences européennes des horaires*, La Haye, 1920; — *Bulletin du Musée Commercial de Bruxelles*, Bruxelles, 1888.

Nous avons emprunté certaines données au *Journal des Chemins de fer autrichiens* (*Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung*), Vienne, 1888; à la *Deutsche Rundschau* (septembre 1892); au *Berliner Tagblatt* (surtout en 1895 et 1905), à la *Deutsche Zeitung* (1888—1900), à la *Neue Freie Presse* (1910); à *Il Commercio Italiano*, novembre 1900; au *The Railway Times* et aux *The Railway News*, Londres, 1888; à la *The Chicago Tribune*, New York, juin 1930; ainsi qu'à l'almanach du «Alldeutscher Verband»: *Gross-Deutschland und Mittel-Europa*, Berlin, 1895.

Bien entendu, la bibliographie complète des articles et études consacrés totalement ou en partie aux chemins de fer yougoslaves par des périodiques français et étrangers reste à faire.

INDEX

des noms géographiques mentionnés dans cet ouvrage, avec leur orthographe yougoslave et leur transcription française

Aleksinac	Alexinat	Bregalnica	Brégalnitza
Andrijevac	Andriyévitza	Brestovac	Bréstovatz
Arandelovac	Arandjélovatz	Brajdice	Braïditzé
		Brod	Brode
Babuna	Babouna	Brod Slavonski	Brode Slavonski
Bač	Batch	Brod-Moravice	Brode-Moravitze
Bačka	Batchka	Budisavci	Boudissavtzi
Badljevin	Badlyévina	Budva	Boudva
Badnjevac	Badnyévat	Bugojno	Bougoïno
Banica	Banitza	Bujanovce	Bouïanovitzé
Banja Luka	Banya Louka	Bukovica	Boukovitza
Banjica	Banytza	Buna	Bouna
Bar	Antivari	Butušnica	Boutouchnitza
Barajevo	Baraïévo	Caprag	Tzaprag
Baroš	Baroche	Carevo Selo	Tzarévo Sélo
Batajnica	Bataïnitza	Caribrod	Tzaribrode
Batočina	Batotchina	Celje	Tzélyé
Bazjaš	Bazyache	Celovec	Tzélovetz (Klagenfurt)
Bečkerek	Bétchkèrek	Cer	Tzère
Belačevac	Bélatchevat	Cetinje	Tzétinyé (Cettigné)
Bela Crkva	Béla Tzrkva	Crepaja	Tzrépaïa
Beočin	Béotchine	Crikvenica	Tzrikvénitza
Beograd	Belgrade	Crna	Tzrna (Tzerna)
Bihać	Bihatch	Crnja	Tzrnya (Tzernya)
Bijeljina	Biyélyina	Crno Drvo	Tzrno Drvo
Bileća	Bilétcha	Crveni Krst	Tzrveni Krst
Bioče	Biotché	Čačak	Tchatchak
Bistrica	Bistrítza	Čapljina	Tchaplyina
Bitolj	Bitóly	Černomelj	Tchernomely
Bjelovar	Biélovor	Čevljanovci	Tchevlyanovtzi
Bled	Blède	Čoka	Tchoka
Bohemica	Bohémitza	Čortanovci	Tchortanovtzi
Boljevac	Bolyévat	Čukarica	Tchoukaritza
Boljevc	Bolyévtzi	Čičevac	Tchitchévat
Borovica	Borovitza	Čuprija	Tchoupriya
Borovlje	Borovlyé	Čustendil	Tchoustindile
Borovnica	Borovnitza		(Kustendil)
Bosanska Krupa	Bossanska Kroupa	Dedinje	Dédinyé
Bosanska Rača	Bossanska Ratcha	Delnice	Delnitzé
Bosanski Brod	Bossanski Brode	Demir-Kapija	Démire-Kapiya
Bosiljgrad	Bossiljgrad	Dević-grad	Dévitch-grade
Brčko	Brtchko		

General Henri	Henriyévo (Général Henris)	Indjija Ivanjica	Inedjija Ivanyitza
Đakovica	Djakovitz		
Đetinja	Djétinya	Jablanica	Yablanitza
Đevđelija	Djevdjélija	Jabukovac	Yaboukovatz
Đujiševo	Djouiéchévo	Jabuče	Yaboutchiyé
Đumaja	Djoumaïa	Jagodina	Yagodina
Đunis	Djounisse	Jajce	Yaitzé
Đurinci	Djourinetzi	Jankova Klisura	Yankova Klissoura
Doboj	Doboï	Jasenica	Yassénitza
Dobrepolje	Dobrépolyé	Jesenice	Yéssénitzé
Dobrljin	Dobrelyine	Jezersko	Yézersko
Dojran	Doïran		
Doline	Doliné		
Doljevac	Dolyévatz	Kačanik	Katchanik
Donja Čuprija	Donya Tchouprija	Karlovac	Karlovatz
Donji Milanovac	Donyi Milanovatz	Kasindol	Kassinedol
Donji Vakuf	Donyi Vakouf	Kičevo	Kitchévo
Doroševac	Dorochévatz	Kijevo	Kiyévo
Drač	Dratch (Durazzo)	Kikinda	Kikineda
Drenica	Drenitza	Klanica	Klanitza
Drenovac	Drénovatz	Klis	Klisse
Drim	Drime	Klisura	Klissoura
Dubravica	Doubravitza	Kloštar	Klochtar
Dubrovnik	Doubrovnik (Raguse)	Kneževac	Knéjévatz
Dugo Polje	Dougo Polyé	Knin	Knine
Džep	Djèpe	Knjaževac	Knyajévatz
		Kočane	Kotchané
		Kočevje	Kotchévyé
Foča	Fotcha	Kolašin	Kolachine
Fužine	Foujiné	Kolubara	Koloubara
		Konjic	Konyitz
Gabela	Gabéla	Koprivnica	Koprivnitza
Gacko	Gatzko	Koruška	Korouchka
Galičani	Galitchani	Kosovo	Kosovo
Giljane	Guilyané	Kosovska Mitrovica	Kosovska Mitrovitza
Glogovci	Glogovtzi	Kostolac	Kostolatz
Golema Rudina	Goléma Roudina	Košutnjak	Kochoutnyak
Goleš	Goléche	Kovačevac	Kovatchévatz
Golubić	Goloubitch	Koviljača	Kovilyatcha
Golubinci	Goloubinetzi	Kovin	Kovine
Golubovec	Golubovetz	Kozjak	Koziaak
Gorica	Goritz	Kragujevac	Kragouiévatz
Gornja Đumaja	Gornya Djoumaïa	Krajina	Kraïna
Gornje Lešće	Gornyé Lechtché	Krajova	Craïova
Gornji Milanovac	Gornyi Milanovatz	Kraljevica	Kralyévitza
Gospić	Gospitch	Kraljevo	Kralyévo
Gračac	Gratchatz	Kranj	Kragne (Kranj)
Gračanica	Gratchanitz	Kremenica	Kréménitza
Gradiška	Gradichka	Križevci	Krijevtzi
Gradište	Gradichté	Kruševac	Krouchévatz
Grdelica	Grdélitza	Kučevo	Koutchévo
Grejač	Gréyatch	Kula	Koula
Grljan	Grlyan	Kumanovo	Koumanovo
Grosuplje	Grossouplyé	Kuršumlija	Kourchoumlija
Gruž	Grouj		
Gruža	Grouja		
Gumendža	Gouméndja	Lajkovac	Laïkovatz
		Lašva	Lachva
		Lazarevac	Lazarévatz
Harrijevo	Henriyévo	Lepenica	Lépénitza
Hum	Houme	Lesce-Bled	Lessetzé-Blède
Huža	Houïa	Leskovac	Leskovatz

Lešnica	Lechnitza	Feč	Petch
Lipljan	Liplyan	Perković	Perkovitch
Lješ	Lyèche	Petrinja	Pétrigna
Ljubičevo	Lyoubitchévo	Petrovac	Pétrovatz
Ljubljana	Lyoublyana (Lioub- liana)	Piroč	Pirote
Ljubuški	Lyoubouchki	Plevlje	Plevlyé
		Podlugovi	Podlougovi
		Plitvička Jezera	Plitvitchka Yézéra.
		Ploče	Plotché
Mačva	Matchva	Podgorica	Podooritza
Majdanpek	Maïdanpek	Podujevo	Podouïevo
Mala Krsna	Mala Krssena	Polje	Polyé
Marica	Maritza	Poreč	Poretch
Markovac	Markovatz	Požarevac	Pojarévatz
Mataruška Banja	Matarouchka Banya	Požega	Pojega
Matejevac	Matéiévatz	Prača	Pratcha
Međumurje	Médjournouryé	Pragersko	Praquersko
Metković	Metkovitch	Prekmurje	Prekmourié
Metohija	Métohiya	Prevalac	Prévalatz
Miljacka	Milyatzka	Prevalje	Prévalyé
Miloševa Kula	Milochéva Koula	Priboj	Priboï
Miruša	Miroucha	Pribudić	Pribouditch
Mitrovica	Mitrovitza	Prijedor	Priyédor
Mladenovac	Mladénovatz	Prijepolje	Priyépolyé
Moglenica	Moglénitza	Prilep	Prilèpe
Mojkovac	Moïkovatz	Priština	Prichtina
Morunište	Morounichté	Prizren	Prizrène
Murska Subota	Mourska Soubota	Prokuplje	Prokouplyé
		Ptuj	Ptoui
Nakučani	Nakoutchani	Rača	Ratcha
Negotin	Négotine	Radovljica	Radovlyitza
Nikšić	Nikchitch	Radujevac	Radouïévatz
Niš	Niche	Rakek	Rakèke
Niška Banja	Nichka Banya	Rakitje	Rakitié
Nova Gradiska	Nova Gradichka	Rakovica	Rakovitza
Novi Bečej	Novi Bétchéï	Ralja	Ralya
Novi Sad	Novi Sade	Raška	Rachka
Novo Selo	Novo Sélo	Raštelica	Rachtélitza
		Rečina	Rétchina (Fiumara)
Obreinovac	Obrénovatz	Rečica	Rétchitza
Ogulin	Ogouline	Redić	Réditch
Ohrid	Ohrid, Ohride	Rijeka	Riéka (Riyéka, Fiu- me)
Oravica	Oravitza		Ripagne
Oreovica	Oréovitza	Ripanj	Ristovatz
Orlovat	Orlovate	Ristovac	Rogatetz
Ormož	Ormoj	Rogatec	Roudnik
Oršava (Orsova)	Orchava	Rudnik	Rouma
Osečina	Ossétchina	Ruma	Sakoulyévo
Osijek	Ossiyék	Segedin	Sanski Moste
Osipaonica	Ossipaonitza	Selce	Saraiévo
Osnič	Ossenik	Sakuljevo	Séquédine (Szeged)
Ostrožac	Ostrojatz	Sanski Most	Seltzé
Ostružnica	Ostroujnitza	Sarajevo	Ségnak
Oštarije	Ochtarié	Senjak	Ségné
Ovča	Ovtcha	Senje	Segnski Roudnik
Ovče Polje	Ovtché Polyé	Senjski Rudnik	Sinta
		Senta	Sevnitzé
Pakrac	Pakratz	Sevnice	Simine Han
Pančevo	Pantchévo	Simin Han	Signe
Paraćin	Paratchine	Sinj	Sissak
Pazarić	Pazaritch	Sisak	
Pčinja	Plichinya		
Pečenjevce	Pétnéqnevtzé		

Šitnica	Šitnitza	Una	Ouna
Škočivir	Skotchivir	Uroševac	Ourochévatz
Škoplje	Skoplyé	Ustiprača	Oustipratcha
Šmederevo	Smédérévo	Ušće	Ouchtché
Soča	Sotcha	Uvac	Ouvatz
Solin	Soline	Užice	Oujitzé
Šovičko Okno	Sovitchko Okno		
Split	Splite	Valjevo	Valyévo
Srem	Srème (Syrmie)	Varaždin	Varajdine
Sremska Mitrovica	Srèmska Mitrovitzá	Vardište	Vardiché
Sremska Rača	Srèmska Ratcha	Vareš	Varèche
Srpska Crnja	Srpska Tzrnya	Veles	Vélesse (Vélès)
Srpske Moravice	Srpské Moravitzé	Velika Kikinda	Vélika Kikineda
Stalać	Stalatch	Velika Plana	Vélika Plana
Stara Kanjiža	Stara Kagnija	Vidin	Vidine
Stolac	Stolatz	Vinkovci	Vinekovtzi
Straža	Štraja	Virovitica	Virovitzá
Struga	Strouga	Visoki Dečani	Vissoki Dětchani
Strumica	Stroumitza	Visoko	Vissoko
Subotica	Soubotitzá	Višegrad	Vichégrade
Sulma	Soulma	Vladičin Han	Vladitchine Han
Sunja	Sounya	Vlajkovac	Vlaïkovatz
Sutorina	Soutorina	Vlaška Polje	Vlachko Polyé
Sušak	Souchak	Vogoška	Vogochka
Sveti Janž	Svéti Yanj	Vranje	Vranyé
		Vražogrnac	Vrajogrnatz
Šabac	Chabatatz	Vrgovac	Vrgovatz
Šamac	Chamatatz	Vrhovine	Vrhoviné
Šargan	Chargan	Vrnjačka Banja	Vrnyatchka Banya
Šibenik	Chibénik	Vršac	Vrchatz
Škerljevo	Chkerlvévo	Vrška Čuka	Vrchka Tchouka
Škumba	Chkoumba	Vučitrn	Voutchitrn
Štip	Chטיפe	Vučkovica	Voutchkovitzá
Štubik	Chtoubik	Vukovar	Voukovar
Tarčin	Tartchine	Zablaće	Zablatché
Temišvar	Témichvar	Zabrežje	Zabréjié (Zabrejiyé)
Tetovo	Tétovo	Zagreb	lire: Zagrèbe
Topčider	Toptchidère	Zaječar	Zaïétchar
Toplica	Toplitza	Zavalje	Zavalýé
Trebinje	Trébinyé	Zelenika	Zélénika
Trebnje	Trébnyé	Zelenikovo	Zélénikovo
Treščanica	Trechtchanitzá	Zemun	Zémoun
Trojica	Troitzá	Zenica	Zénitza
Trstenik	Trsténik	Zeta	Zéta
Tržić	Trjitch	Zrmanja	Zrmanya
Turnu-Severin	Tournou-Sévérine	Zvečan	Zvétchane
Tuzla	Touzla		
		Žarkovo	Jarkovo
Ugljevik	Ouglyévik	Žepče	Jeptché
Ugrinovci	Ougrinovtzi	Živonja	Jivonya
Ulcinj	Oultzigne	Žombolja	Jombolya
Umka	Oumka	Župa	Joupa

TABLE DES MATIERES

	Page
AVANT-PROPOS	1
INTRODUCTION	3

PREMIÈRE PARTIE

DES ORIGINES A LA REPRISE DES CHEMINS DE FER PAR L'ETAT SERBE (1825—1889)

CHAPITRE I

LA CREATION DES CHEMINS DE FER SUR LE TERRITOIRE DES PAYS YOUGOSLAVES SOUMIS A L'AUTRICHE-HONGRIE JUSQU'EN 1918

1 Les Chemins de fer en Croatie-Slavonie-Dalmatie, en Voïvodine et en Slovénie jusqu'à 1914.— La Création des chemins de fer en Bosnie-Herzégovine.
— 3. Dans le Sandjak de Novi Pazar : 19

CHAPITRE II

LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER EN SERBIE JUSQU'EN 1883.

1. Les premiers essais d'établissement des chemins de fer serbes jusqu'au Congrès de Berlin. — 2. Le Congrès de Berlin et les chemins de fer serbes. — 3. Du Congrès de Berlin (1870) à la Convention des chemins de fer entre l'Autriche-Hongrie et la Serbie (9 avril 1880). — 4. L'exécution de la Convention Schwegel-Maritch et les origines de la Concession de la Société de l'Union Générale. — 5. La Convention générale de la construction des premiers chemins de fer serbes (3 février — 22 janvier 1881). — 6. La Convention du 3 février 1881 devant la Skoupchtina (Loi du 5 avril — 23 mars 1881). — 7. De la pose de la « première pierre » à la faillite de la Société de l'Union Générale. — 8. L'« affaire Bontoux » à la Skoupchtina. — 9. La Concession du Comptoir National d'Escompte de Paris. (10 avril 1882). La Compagnie de construction et d'exploitation des chemins de fer de l'Etat serbe. 38

CHAPITRE III

LES DÉBUTS DU TRAFIC LOCAL ET INTERNATIONAL EN SERBIE (1884—1888).

1. L'organisation des services d'exploitation du premier chemin de fer de l'Etat serbe. (Lois, règlements, tarifs, écoles). — 2. L'inauguration du premier chemin de fer serbe. — 3. L'Activité ferroviaire de la diplomatie serbe en 1883:

traités de commerce et de navigation avec les puissances européennes (Traité franco-serbe du 1er janvier 1883. «Convention à quatre»). — 4. Le premier réseau des chemins de fer du Royaume de Serbie 1887. — 5. Les jonctions orientales avec Salonique et Constantinople: le premier train international traversant les Balkans (13 août 1888).

DEUXIÈME PARTIE.

DE LA REPRISE DES CHEMINS DE FER PAR L'ETAT SERBE A L'UNION POLITIQUE DES YUGOSLAVES (1889—1918).

CHAPITRE I

DE LA REPRISE DES CHEMINS DE FER PAR L'ETAT SERBE 1889, A L'AVENEMENT DU ROI PIERRE I KARAGEORGEVITCH (1903).

1. La reprise des chemins de fer par l'Etat serbe (1889). — 2. L'exploitation des chemins de fer serbes par l'Etat serbe jusqu'à 1903. 145

CHAPITRE II

DEPUIS L'AVENEMENT DU ROI PIERRE I KARAGEORGEVITCH (1903) AUX GUERRES BALKANIQUES (1912—1913).

1. La Ramification du réseau dans l'intérieur du pays; les lignes transversales de la Serbie de l'Ouest et de l'Est. — 2. L'Evolution de la législation ferroviaire de la Serbie de 1903 à 1912 (Direction des chemins de fer. Règlement du transport des voyageurs et des marchandises. Politique tarifaire intérieure et dans le trafic international. «Instruction commerciale». La loi pénale et les chemins de fer. La loi sur la police des chemins de fer. La procédure douanière.). — 3. Les chemins de fer serbes et la vie internationale de 1903 à 1912 (Belgrade—Salonique; Belgrade—Constantinople. Ligne transbalkanique. Ligne sud-européenne) 171

CHAPITRE III

DES GUERRES BALKANIQUES (1912—1913), PAR LA GUERRE MONDIALE (1914—1918), A L'UNION DES YUGOSLAVES (1er décembre 1918).

1. Le Rôle des chemins de fer serbes dans les victoires de Koumanovo (1912) et de Brégalnitza (1913). — 2. Le Réseau des chemins de fer de la Serbie agrandie à la suite des Guerres Balkaniques. — 3. Les Chemins de fer serbes pendant la Guerre Mondiale: a) Du début de la Guerre, par la victoire sur l'armée autrichienne (1914), à la Débauche serbe de 1915; b) Les Chemins de fer serbes et les Armées alliées au front de Salonique; c) Les «cheminots» serbes et la victoire des Alliés au front de Salonique. 208

TROISIÈME PARTIE

LES CHEMINS DE FER DU ROYAUME DE YUGOSLAVIE (1918—1937)

CHAPITRE I

LA FORMATION DU RÉSEAU YUGOSLAVE DE 1918 A 1927.

1. La reprise des chemins de fer de l'ancienne Monarchie Austro-Hongroise. — 2. La reconstruction des anciens chemins de fer dans l'Etat yougoslave formé

en 1918. — 3. Le plan général du réseau des chemins de fer yougoslaves (Loi du 23 juillet 1922) et les emprunts de 1921 (intérieur) et de 1922 (extérieur). — 4. Ce qui fut exécuté du plan général jusqu'à 1927 233

CHAPITRE II

LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU FERROVIAIRE YUGOSLAVE DE 1927 A 1937

1. La révision du plan général (1927 et 1936). — 2. Les moyens financiers pour la réalisation des travaux prévus par les plans de 1927, 1935 et 1936. — 3. Ce qui a été construit de 1927 à 1936: dans l'ancienne Serbie de 1914; ligne transbalkanique; ligne sud-européenne; liaisons ferroviaires interrégionales; dans le midi de la Yougoslavie; le Danube yougoslave vaincu par les chemins de fer (Pont de Pantchévo) 259

CHAPITRE III

L'ORGANISATION GENERALE DES CHEMINS DE FER YUGOSLAVES.

1. L'état juridique des chemins de fer yougoslaves. — 2. L'unification des services administratifs. Ministère des Communications et Direction des Chemins de fer de l'Etat. — 3. Le Statut du personnel. — 4. Les Lois sociales en faveur du personnel. 5. L'habitation à bon marché des employés des chemins de fer yougoslaves. — 6. Le recrutement du personnel spécialisé: l'Ecole nationale ferroviaire et l'Ecole des métiers. — 7. Les chemins de fer yougoslaves et autres moyens de transports en Yougoslavie. (Navigation fluviale, automobiles, navigation aérienne). 283

CHAPITRE IV

L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER YUGOSLAVES (1918—1937).

1. Le Trafic. — 2. L'exploitation du matériel. — 3. La politique tarifaire. — 4. La politique financière 301

CHAPITRE V

LES CHEMINS DE FER YUGOSLAVES ET LES COMMUNICATIONS INTERNATIONALES (1918—1937).

1. Au carrefour de l'Occident et de l'Orient. — 2. Le chemins de fer sud-européen. — 3. Le couloir yougoslavo-tchécoslovaque. — 4. Les chemins de fer yougoslaves et le réseau balkanique (Zone franche yougoslave à Salonique). — 5. Les Engagements internationaux et la politique tarifaire extérieure des chemins de fer yougoslaves 314

CHAPITRE VI

L'ACTIVITÉ FERROVIAIRE DE LA YUGOSLAVIE CONTINUE (1937).

1. «Les armes et les chemins de fer sont deux moyens pour maintenir le présent et pour assurer un meilleur avenir.» — 2. On perfectionne l'ancien. On est à l'affût du progrès. — 3. De nouveaux tracés. — Les travaux de construction se poursuivent systématiquement. — Conclusion 336

BIBLIOGRAPHIE 345

INDEX DES NOMS GEOGRAPHIQUES 359

GRAVURES:

Instruction No 1 — 1884 (p. 108). — La gare de Belgrade en 1884 (p. 129).
 — Le personnel de la gare de Niche en 1890 (p. 167). — Ecole ferroviaire
 franco-serbe à Tours en 1916 (p. 223).

CARTES:

Le projet de construction de chemins de fer en Voïvodina en 1867. —
 Les premiers chemins de fer en Bosnie-Herzégovine et en Dalmatie, 1870—1900. —
 Le développement du réseau en Croatie, Slavonie et Syrmie, 1870—1915. — Les
 premiers chemins de fer serbes et leur jonction sud-orientale, 1884—1888. — Le
 réseau ferroviaire du Royaume de Serbie en 1908. — Le projet d'une artère sud-
 européenne, 1918. — Les services internationaux des chemins de fer yougoslaves.
 — Les chemins de fer du Royaume de Yougoslavie en 1937 (en déplié).

Paris, le 6 avril 1937.

VU

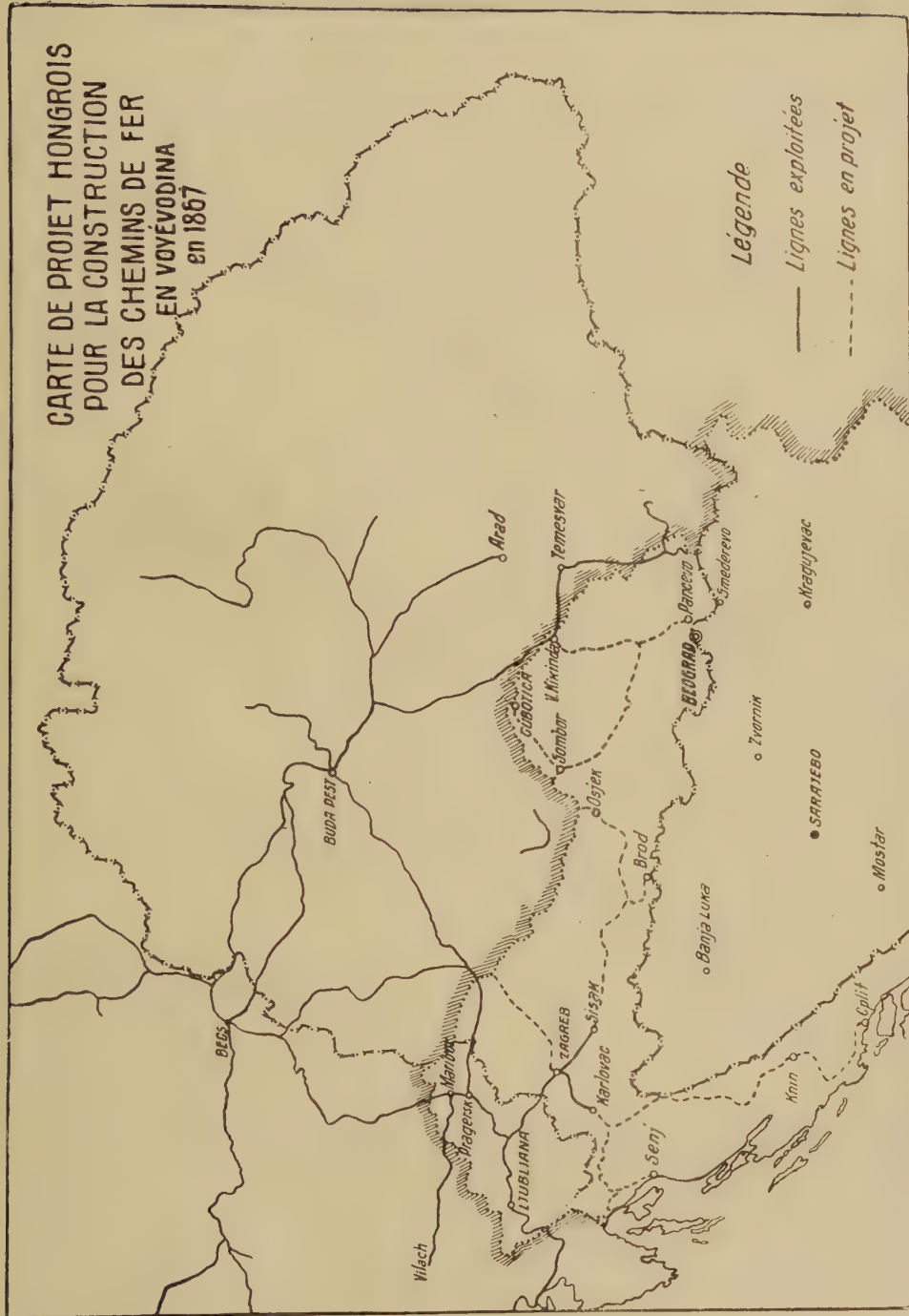
Le Doyen
 de la Faculté des Lettres
 de l'Université de Paris,
 H. DELACROIX, m. p.

VU

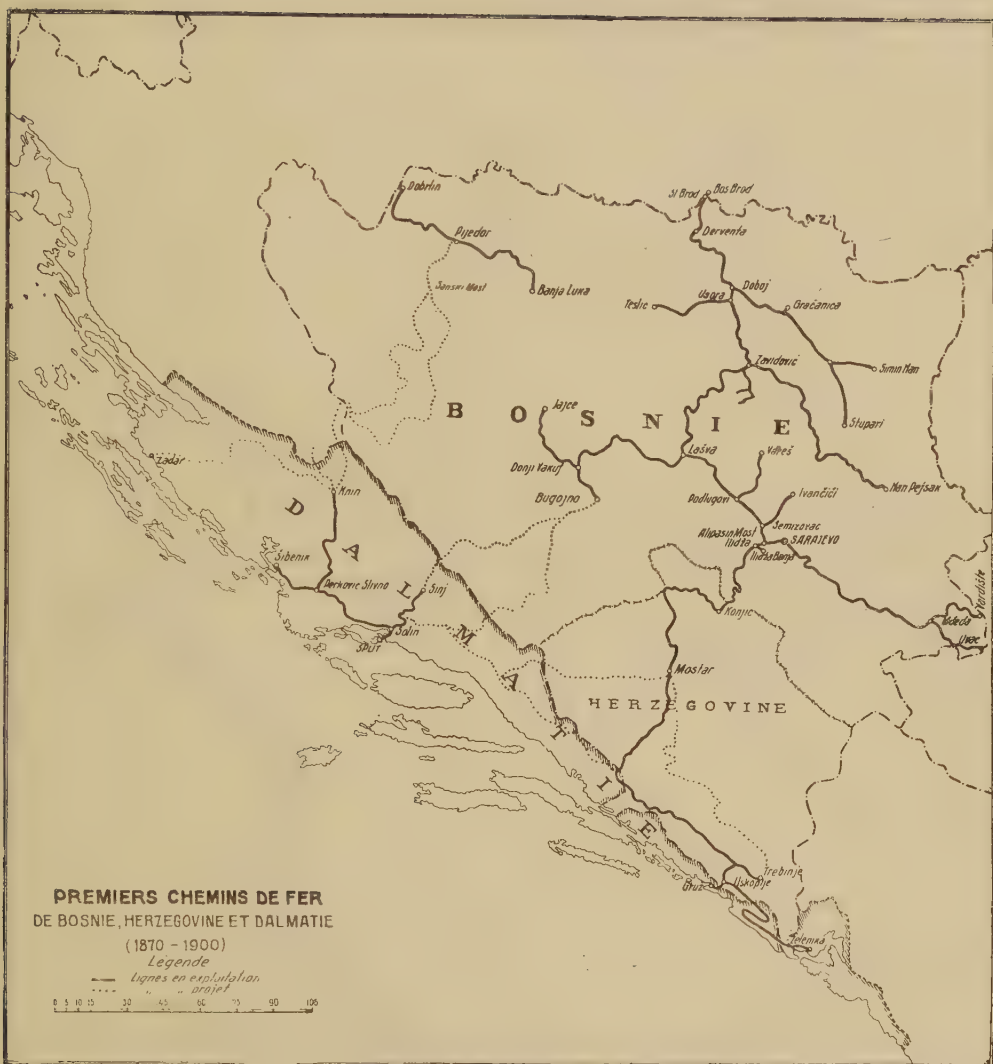
ET PERMIS D'IMPRIMER
 Le Recteur
 de l'Académie de Paris,
 S. CHARLÉTY, m. p.

LES CARTES

CARTE DE PROJET HONGROIS
POUR LA CONSTRUCTION
DES CHEMINS DE FER
EN VOYÉVODINA
en 1867



D'après l'original: «Karte zum Miko'schen Eisenbahnprogramm. — 1867.» (Geschichte der Eisenbahnen der Österr.-Ung. Monarchie MDCCCXCVII)



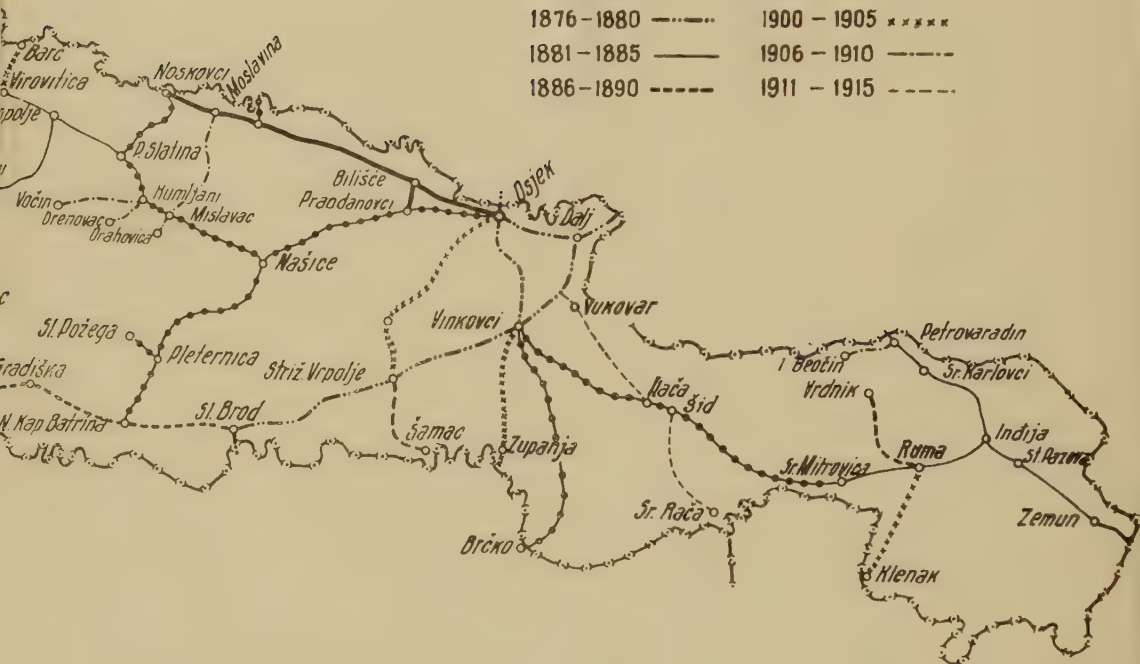
D'après l'original «Aus Prohaskas Eisenbahnkarte von Österreich-Ungarn, 78 Auflage»



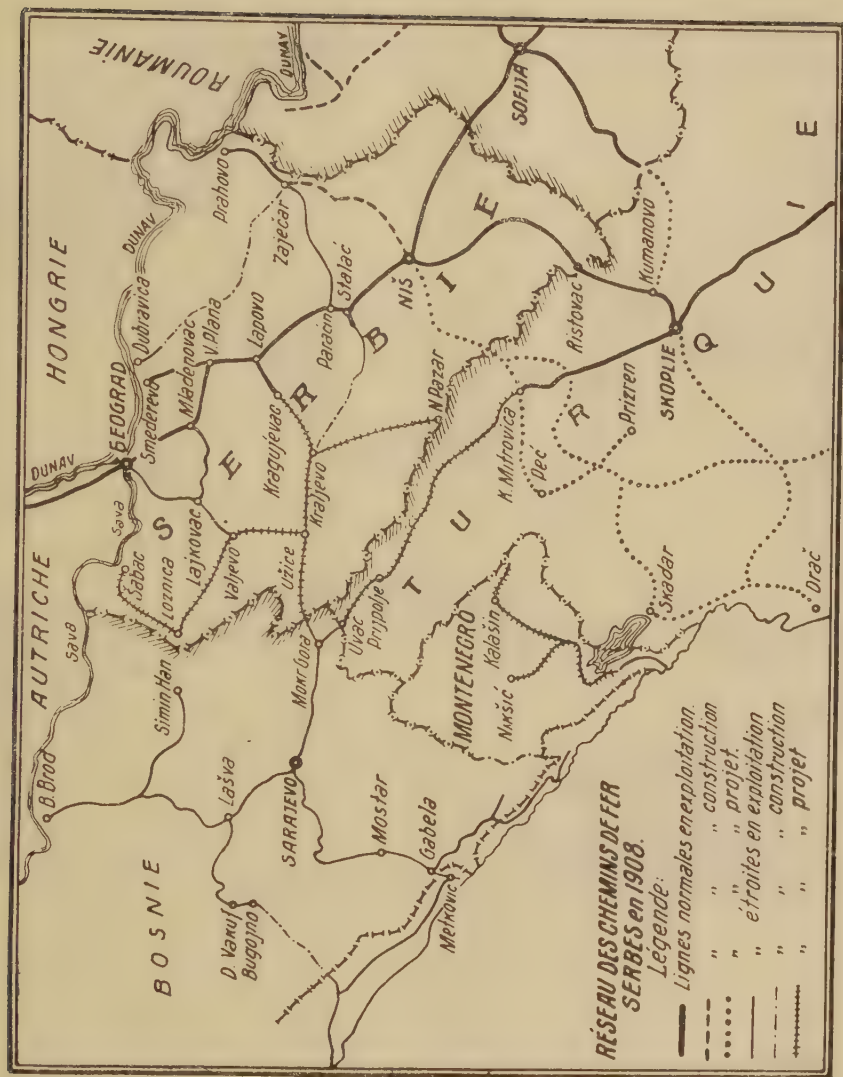
D'après l'Atlas Statistique de M. Dr R. Signyare, Zagreb, 1915 (E)

DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE DES CHEMINS DE FER EN CROATIE, SLAVONIE ET SREM DE 1870 à 1915

- 1870	1891 - 1895
1871 - 1875	1896 - 1900 ———
1876 - 1880 ———	1900 - 1905 *****
1881 - 1885 ———	1906 - 1910 - - - - -
1886 - 1890 - - - - -	1911 - 1915 - - - - -







En 1908, l'annexion de la Bosnie-Herzégovine — un point de départ pour des modifications profondes dans l'ordre prévu des constructions des chemins de fer Serbes (la nouvelle politique nationale des Serbes, La loi du 12/25 mars 1909).

UNE ARTERE SUD — PROPOSITION DE M^r CHARLES

—— Itinéraire suivi jusqu'en
—— Itinéraire projeté

0 50 100 150 200 250 300 350

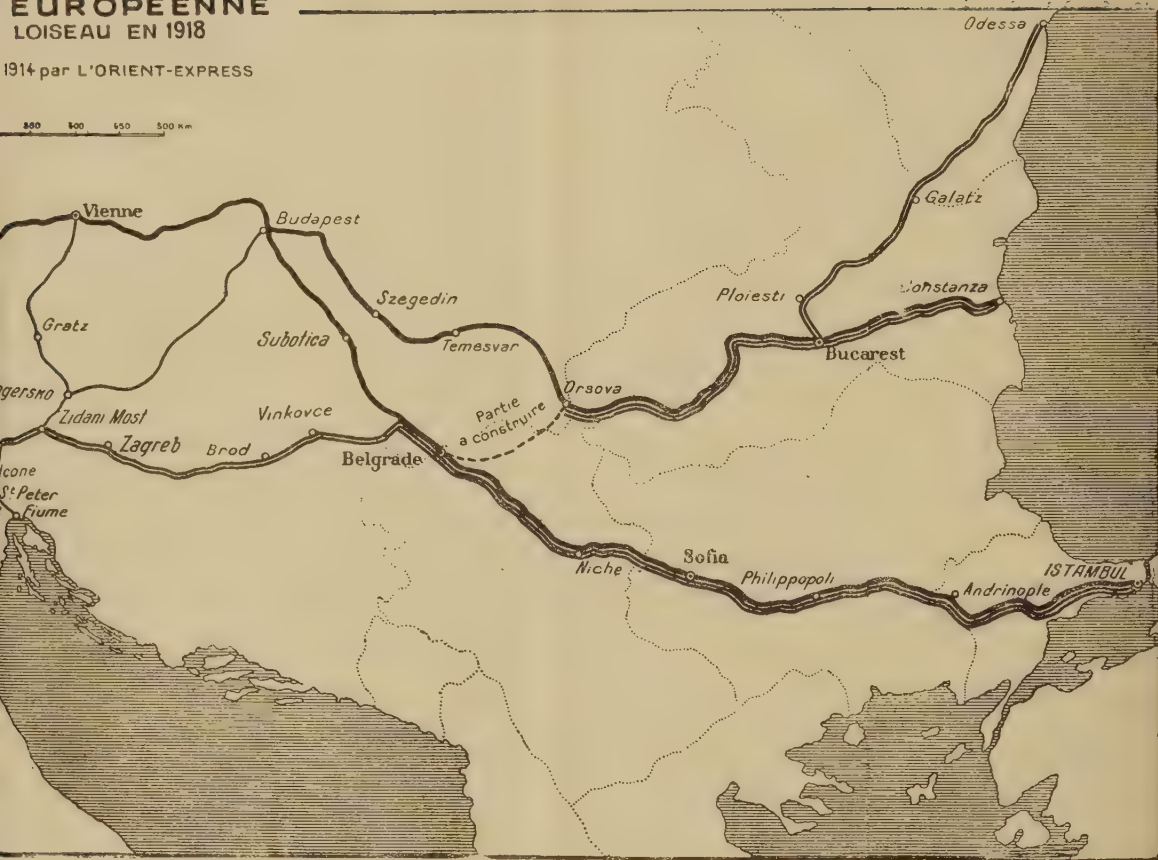


D'après l'original dans le livre de Mr Charles Loi

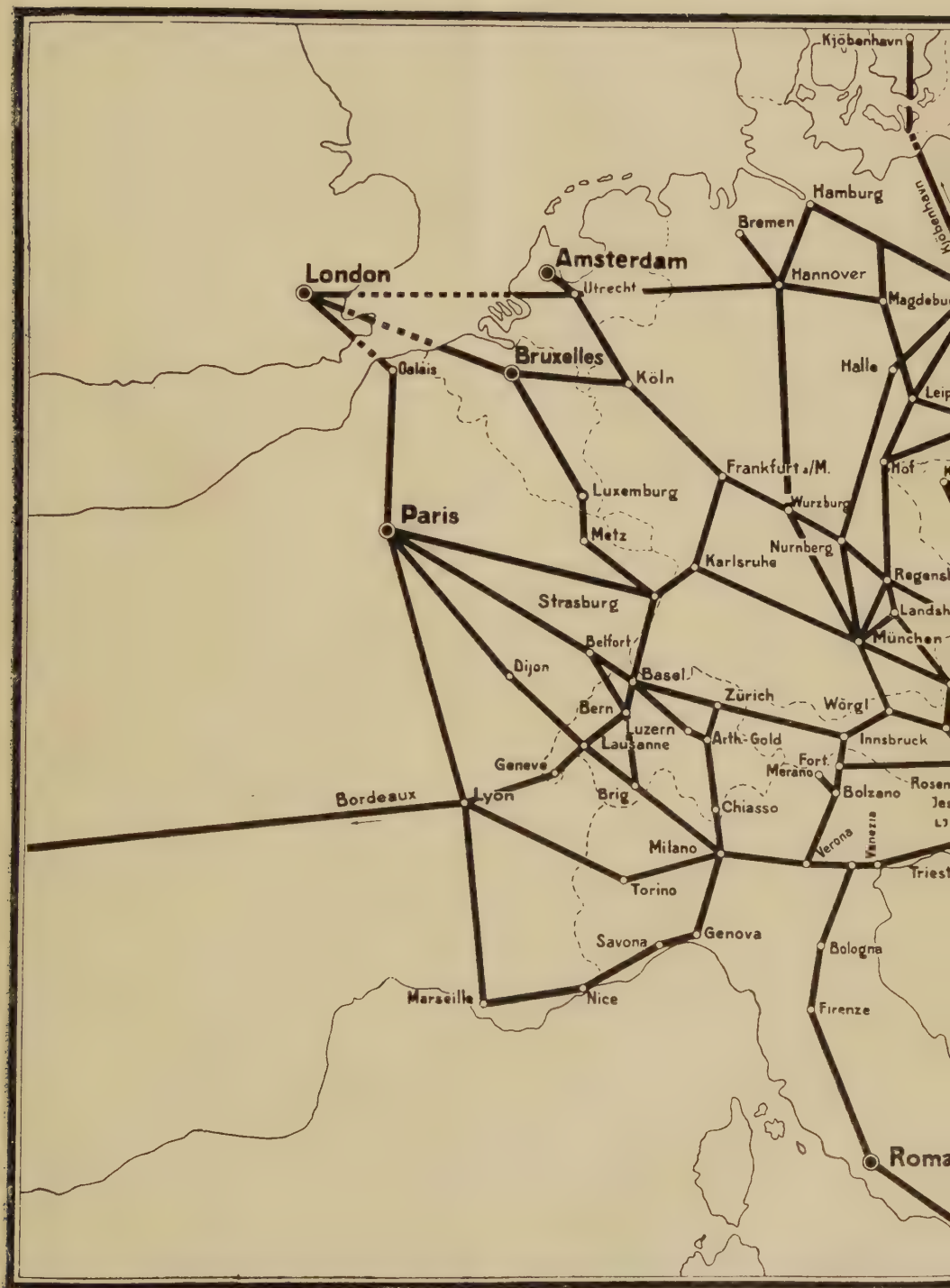
EUROPÉENNE LOISEAU EN 1918

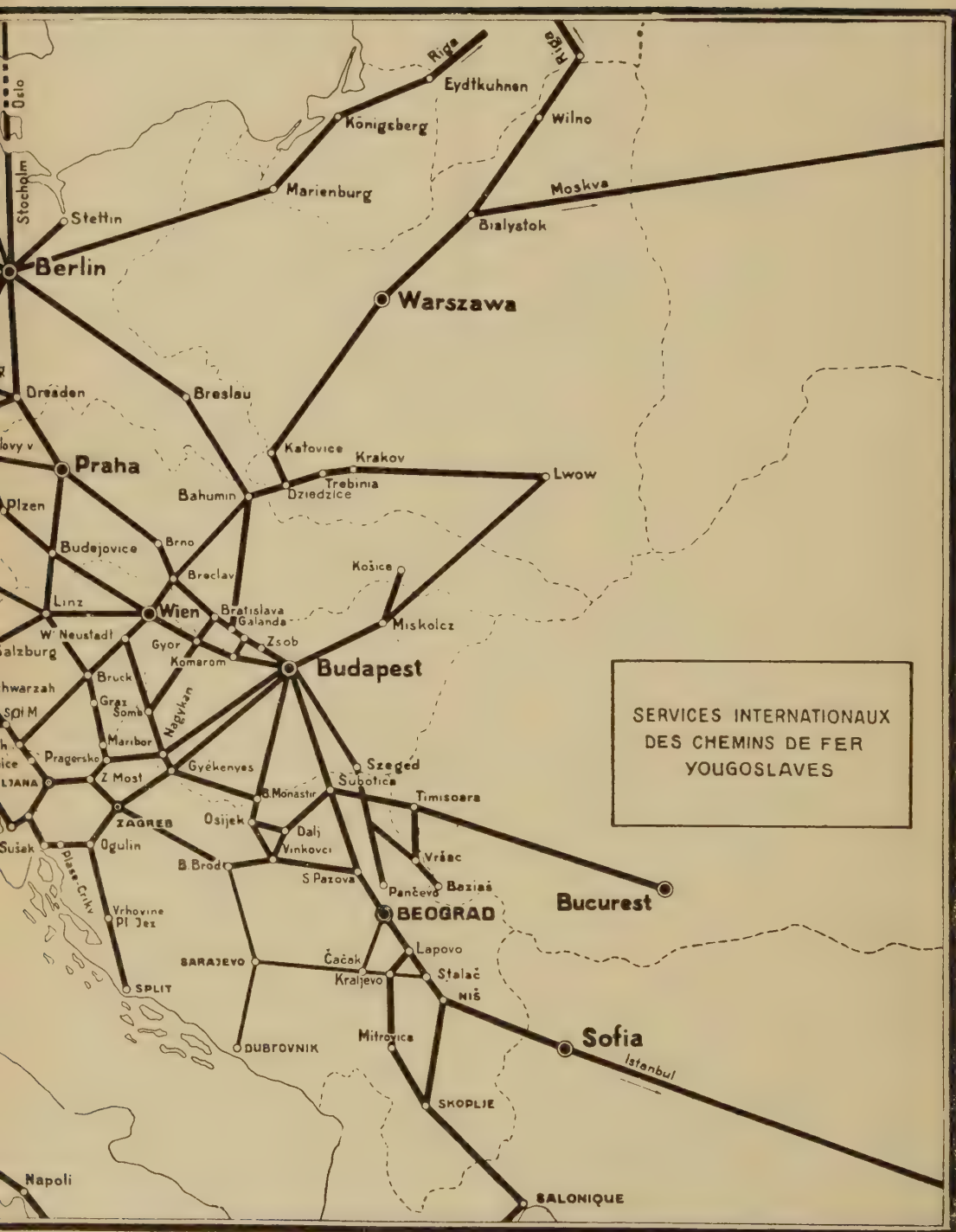
1914 par L'ORIENT-EXPRESS

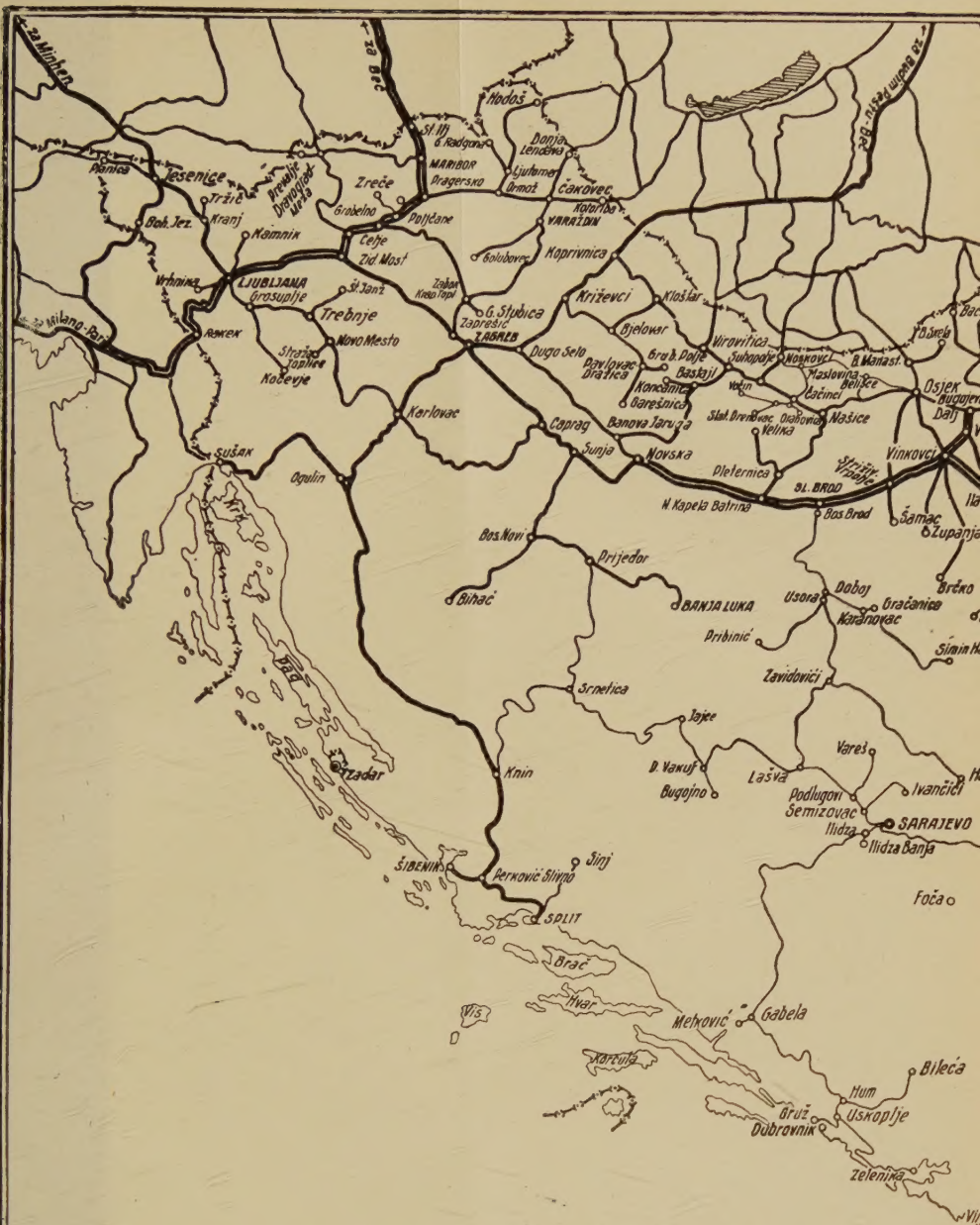
800 600 400 200 Km



eau, «Une artère sud-européenne,» — Paris, 1918.







CARTE DES CHEMINS DE FER DU ROYAUME DE YOUGOSLAVIE

*En exploitation
1937.*

